

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

**MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA NO DISTRITO FEDERAL:
UM ESTUDO DO PROGRAMA BRASÍLIA INTEGRADA**

Autor: Diego Lourenço Carvalho

Brasília, 2008

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

**MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA NO DISTRITO FEDERAL:
UM ESTUDO DO PROGRAMA BRASÍLIA INTEGRADA**

Autor: Diego Lourenço Carvalho

Dissertação apresentada ao Departamento de
Sociologia da Universidade de Brasília/UnB
como parte dos requisitos para a obtenção do
título de Mestre

Brasília, junho de 2008

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA NO DISTRITO FEDERAL:
UM ESTUDO DO PROGRAMA BRASÍLIA INTEGRADA**

Autor: Diego Lourenço Carvalho

Professora Orientadora: Doutora Maria Salete Kern Machado (UnB)

Banca: Prof^a Doutora Maria Salete Kern Machado (SOL/UnB)
Prof^a Doutora Lúcia Cony Faria Cidade (GEA/UnB)
Prof. Doutor Brasilmar Ferreira Nunes (SOL/UnB)
Suplente: Prof. Doutor Arthur Trindade Maranhão Costa (SOL/UnB)

Agradecimentos

Agradeço à minha orientadora, Salete, cuja dedicação à função a ela delegada pelo Departamento de Sociologia e paciência foram de imensa ajuda para que eu pudesse concluir o curso e esse trabalho. Com bastante atenção cuidou para que eu não desistisse do curso e nem me perdesse em divagações sobre os temas abordados na pesquisa.

Aos servidores do Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade de Brasília e aos professores desta universidade digo: muito obrigado pelo apoio que me deram!

Agradeço aos servidores da Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal que entrevistei. Mesmo que eu não tenha tido autorização para gravar as entrevistas e utilizar as falas dos entrevistados como citações, as conversas foram bastante esclarecedoras e auxiliaram a fundamentação das análises que fiz sobre as ações governamentais.

Obviamente manifesto aqui também meus profundos agradecimentos a todos os meus colegas, amigos e familiares, que sempre me apoiaram com sugestões e palavras de encorajamento. Enfim, agradeço pela conversas e desabafos.

Aproveito para incluir nesse agradecimento meu pedido de desculpas a todos os meus amigos e familiares, que em diversos momentos deixei em segundo plano por estar demasiadamente preocupado com as leituras exigidas nesses últimos dois anos e meio e com a redação dessa bendita Dissertação.

RESUMO

Esta dissertação tem como tema a relação entre a mobilidade urbana e a cidadania no Distrito Federal, com enfoque nas atuais condições de deslocamento da população e nas perspectivas trazidas pelo Programa Brasília Integrada.

O objetivo é, a partir de um olhar sociológico, analisar o trânsito da cidade, considerando a acepção mais completa do termo, que envolve todas as formas de locomoção. Para isso, realizou-se uma revisão bibliográfica em que se buscou nos textos clássicos de sociologia urbana e em obras mais recentes a fundamentação teórica da importância da mobilidade para a existência e o desenvolvimento das cidades e do modo de vida urbano.

Na descrição e análise da mobilidade urbana do Distrito Federal, chega-se à conclusão de que, devido à prioridade ter sido até hoje o deslocamento por automóveis particulares, a situação é crítica para todos os atores do trânsito (motoristas, pedestres, ciclistas e usuários de transporte público) e tende a piorar, chegando ao colapso caso não sejam adotadas medidas urgentes para reverter essa tendência.

As formas como a cidade foi planejada e como o poder público conduziu sua política de mobilidade urbana consolidaram uma “cultura do automóvel” e um ciclo vicioso de aumento do número de carros seguido de maiores investimentos na estrutura viária, deixando o transporte público em segundo plano e destinado apenas a atender as necessidades de acesso aos locais de trabalho das classes menos abastadas.

A principal aposta do Governo do Distrito Federal para solucionar os problemas de locomoção da capital federal, constituído pelo Programa Brasília Integrada, prevê a reformulação do sistema de transporte público coletivo da cidade, além da construção de ciclovias e da ampliação da malha viária.

Conclui-se que, apesar de positivas as ações previstas no Programa, elas serão insuficientes para evitar o colapso no trânsito de Brasília. Seria necessária uma mudança de paradigmas da política de mobilidade urbana, colocando como prioridade as formas sustentáveis de locomoção, em especial o transporte público coletivo, de forma a superar a “cultura do automóvel” ainda vigente na mentalidade da população e do governo local.

Abstract

The present dissertation intends to analyze the relationship between urban mobility and citizenship in the Federal District, emphasizing population's current displacing conditions and the perspectives brought by government's Integrated Brasilia Program initiative.

From a sociological perspective, the aim is to analyze traffic in the city, taking into account its broadest aspects, concerning all forms of locomotion. In order to achieve this goal, a bibliographical revision was undertaken. Through this procedure, classical papers on urban sociology and other updated works provided theoretical background to support the importance of mobility to the existence and development of cities, as well as urban life.

The analysis of urban mobility in the Federal District leads to the conclusion that, due to the priority attributed to automobiles, the displacement situation for all traffic participants (drivers, pedestrians, cyclists and users of public transportation) is bound to worsen or collapse if urgent measures are not taken.

The way the city was designed and public authorities conducted its mobility policy consolidated an "automobile culture" that triggered an endless cycle, in which increases in the number of cars are always followed by the construction of vehicle structures. In this model, public transportation is left behind and designed merely to fulfill the need of lower social classes to reach their workplaces.

Local government hopes to solve locomotion problems in the capital through the Integrated Brasilia Program by overhauling the public transportation system, building cyclists roads and new roads for vehicles.

The conclusion is that, despite provisions of positive measures in the above mentioned government project, such actions will not be enough to save Brasilia's traffic from collapsing. A change of paradigm in urban mobility policy is needed in order to establish sustainable forms of locomotion, especially public transportation, as a way to overcome the "automobile culture" in the local government and the population's imaginary.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	10
1.1 Principais conceitos do estudo.....	15
1.2 Sobre o Distrito Federal.....	17
1.3 Metodologia.....	19
1.4 Estrutura da Dissertação.....	21
2. Capítulo I - Reflexões conceituais.....	23
3. Capítulo II – A mobilidade urbana no Distrito Federal.....	46
4. Capítulo III – O Programa Brasília Integrada.....	76
5. Considerações finais.....	98
6. Referências Bibliográficas.....	107
7. Anexos.....	115

Índice de ilustrações

Figura 1 – Crescimento da frota de veículos do Distrito Federal.....	50
Mapa 1 – Distribuição da população por Região Administrativa.....	52
Mapa 2 – Distribuição da renda domiciliar mensal.....	53
Figura 2 – Exemplos de vias congestionadas cotidianamente.....	55
Figura 3 – Levantamento de pontos críticos de engarrafamentos no Distrito Federal.....	57
Tabela 1 – Perfil do usuário por modo de transporte segundo as classes de renda – Distrito Federal – 2000.....	58
Gráfico 1 – Percentual de viagens por modo de transporte segundo as classes de renda – Distrito Federal – 2000.....	59
Tabela 2 – Perfil do usuário por modo de transporte, segundo o grau de instrução – Distrito Federal – 2000.....	59
Tabela 3 – Repartição das viagens diárias da população entre modos motorizados por Regiões Administrativas - Distrito Federal – 2000.....	61
Foto 1 – Bueiros quebrados em passagem subterrânea da Asa Sul.....	65
Tabela 4 – Volume diário de pedestres que utilizam as passagens subterrâneas.....	65
Foto 2 – Calçadas foram esquecidas quando construíram passagens subterrâneas.....	66
Foto 3 – Carros estacionados sobre a calçada na 608 Norte.....	71
Foto 4 – Meio-fio e tampa de bueiro quebrados por não suportarem o peso de carros.....	72
Foto 5 – Em dia de chuva, pedestre teve que desviar de carros e das poças na calçada.....	73
Figura 4 – Esquema simplificado do modelo tronco-alimentador a ser implantado com o Programa Brasília Integrada.....	82
Foto 6 – Rodoviária do Plano Piloto: usuários em filas para entrar em ônibus que já partem lotados.....	86
Foto 7 – Movimento no Eixo Monumental pouco antes das 18h.....	87
Foto 8 – Morador de rua deitado no chão sujo da Rodoviária do Plano Piloto.....	88
Foto 9 – Mulheres foram obrigadas a descer do ônibus para serem revistadas.....	89
Foto 10 – Bicicletas presas ao corrimão da rampa para deficientes físicos.....	92
Foto 11 – Mesmo em áreas “nobres” da cidade, calçadas improvisadas ou inexistentes.....	93
Foto 12 – Entrada do metrô no Setor Comercial Sul: falta sinalização.....	94

Retrato do trânsito de Brasília

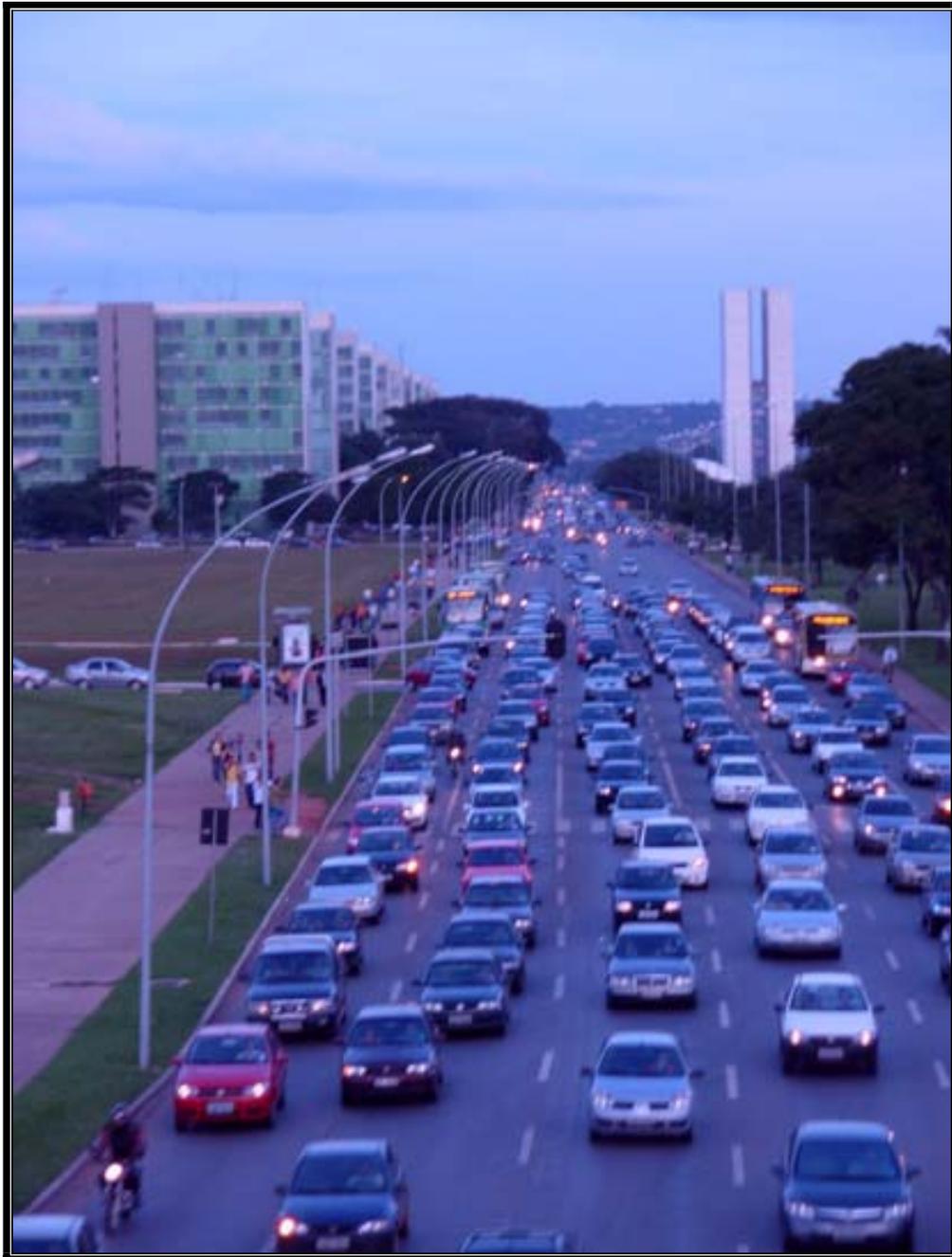


Foto: Diego L. Carvalho

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como proposta analisar as características da mobilidade urbana no Distrito Federal e suas implicações para o exercício da cidadania. Pretende também analisar o Programa Brasília Integrada e as perspectivas que ele traz para a mobilidade urbana do DF.

Quando se fala em mobilidade, muitos se remetem à expressão “mobilidade social”, que é a possibilidade de mudança de classe social dos indivíduos. Mas é importante destacar que o conceito de mobilidade urbana é algo completamente distinto, pois se refere à capacidade de deslocamento nas cidades, envolve as formas de locomoção espacial nos perímetros urbanos.

A mobilidade urbana é assunto relevante porque faz parte da vida de todos os indivíduos, que dependem dela para realizar suas atividades cotidianas relacionadas a trabalho, estudo, consumo, lazer etc. A circulação de pessoas e objetos é, portanto, essencial para a existência das cidades e suas condições gerais interferem na qualidade de vida de seus habitantes.

Mobilidade Urbana é um tema que vem ganhando cada vez mais destaque no meio acadêmico, principalmente porque o caos do trânsito das grandes cidades apresenta níveis crescentes e tem tido importância maior nas escolhas individuais referentes aos locais de trabalho, moradia e nas opções de lazer. Entretanto, a maior parte dos estudos tem sido elaborada nas áreas de geografia, engenharia, arquitetura e urbanismo, sendo muito raras as abordagens sociológicas do tema.

O crescente caos no trânsito significa que os cidadãos, de forma geral, despendem a cada dia mais tempo em seus deslocamentos e deixam, conseqüentemente, de realizar outras atividades (sejam elas ligadas ao trabalho, estudo ou lazer) e perdem qualidade de vida.

Além disso, os automóveis são responsáveis por grande parte dos transtornos característicos da vida nas maiores cidades, como o barulho, acidentes e demora nos deslocamentos em decorrência do excesso de carros, que também prejudicam o transporte público quando dividem o mesmo espaço. Afinal, quando se fala em caos urbano, logo se pensa em vias engarrafadas, em pessoas estressadas dentro de seus carros, buzinando etc.

No Brasil, a solução dos problemas relacionados ao trânsito é um dos principais desafios dos administradores das cidades. As dificuldades dos governantes vão desde a busca por financiamento das mudanças a serem implantadas, principalmente para obras viárias e de expansão da rede de transportes públicos até a resistência da população ou de alguns setores do empresariado com relação à adoção de medidas como o pedágio urbano, rodízio de veículos ou cobrança de estacionamento.

No Brasil, foi feita uma escolha política nas décadas de 1950 e 1960 pela mobilidade por automóveis, com o intuito de desenvolver a indústria brasileira automobilística. Nesse período, prevaleceu a ideologia desenvolvimentista, cujo mais destacado representante foi o presidente Juscelino Kubitschek, e os governantes decidiram que rumo tomaria a industrialização do país sob forte influência estadunidense. Como descreve Márcio de Oliveira:

“O financiamento do Programa de Metas era uma questão bastante delicada para um país tão pouco capitalizado como o Brasil dos anos 1950. JK logo percebeu que seu programa de governo dependeria do apoio do capital estrangeiro e de uma política liberal em termos inflacionários. José Maria Alkmin, o primeiro ministro da fazenda do governo, teve importante papel em não permitir que a política de estabilização, esperada logo ao início do governo, colocasse em risco o projeto desenvolvimentista de JK. Crescer, mesmo se com inflação moderada, seria o lema econômico de JK.

“Os recursos necessários viriam de investimentos diretos do setor externo, de pesados subsídios e de concessões. O governo contaria, por exemplo, com empréstimos graças à abertura da economia brasileira aos capitais e investimentos externos provenientes, como visto, da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos.

“O Estado, sob JK, optou assim por redirecionar o desenvolvimento industrial brasileiro, conduzindo o setor a uma associação com o capital estrangeiro. Sob a salvaguarda da famosa Instrução n. 113, da Superintendência da Moeda e do Crédito – Sumoc, o governo JK permitiria a expansão da indústria de bens de consumo durável sem a necessária contrapartida cambial, estendendo subsídios antes limitados aos produtos importados, às industrial naval e automobilística”.¹

Ainda segundo informações prestadas por Oliveira, durante o governo JK, quinze mil quilômetros de rodovias sem pavimentação foram construídos entre 1956 e 1961 e 6,2 mil foram pavimentados, ultrapassando em 24% a meta proposta. Além disso, a produção

¹ Oliveira, 2005:38-39.

de automóveis passou de 10.845 em 1957 para 81.753 em 1960 e a produção de caminhões, no mesmo período, passou de 19.855 para 51.325, ultrapassando em 17% a meta inicialmente apresentada.²

A escolha pelo modelo rodoviário implicou em facilidades e incentivos para determinados segmentos industriais relacionados aos automóveis (fábricas e revendedoras de pneus, de combustíveis, de peças etc.), que hoje exercem forte influência sobre as decisões governamentais e representam um grande empecilho para a mudança do modelo de deslocamento predominante.

Foi justamente nesse contexto histórico que Brasília foi planejada e construída. Naquela época, o transporte rodoviário foi escolhido como principal meio de transporte, seja de passageiros ou de cargas, o que resultou em pesados investimentos públicos e privados no desenvolvimento da malha rodoviária do país e da indústria automobilística nacional e, ainda, da indústria automobilística internacional no país.

Brasília foi escolhida para esse estudo não só pela facilidade decorrente do fato de ser o local de residência do autor, mas, principalmente, por ser uma cidade planejada em meados do século XX, ou seja, quando os principais modos de deslocamento das cidades modernas (ônibus, metrô, automóveis e bicicletas) já estavam em desenvolvimento e implantados em diversas cidades.

É importante ressaltar que, neste trabalho, o termo Brasília refere-se à área total do Distrito Federal, englobando todas as Regiões Administrativas.

Brasília teria como vantagem para a mobilidade urbana o fato de ser planejada, evitando um dos principais problemas de cidades espontâneas que era a falta de espaço para os automóveis, já que a grande maioria dos demais núcleos urbanos era anterior a essa tecnologia. Entretanto, tal vantagem só foi aproveitada em poucas localidades do Distrito Federal, especialmente no Plano Piloto, sendo que as “cidades satélites”³ não tiveram a mesma atenção. Por esse motivo e por ser o centro para onde se desloca a maior parte da população cotidianamente, o Plano Piloto (Região Administrativa de Brasília) receberá mais de atenção do que outras regiões nesse trabalho.

² Oliveira, 2005:44.

³ Termo caindo em desuso, porém indicativo da origem e da atual situação de muitas das Regiões Administrativas do Distrito Federal: locais majoritariamente residenciais (cidades dormitórios), em contraste com a diversidade de atividades concentradas no Plano Piloto.

O projeto de Lúcio Costa, bem como a sua vitória no concurso de que participou, reflete essa escolha, pois a cidade teve suas formas de locomoção planejadas quase exclusivamente em função dos veículos automotores, de forma que estes pudessem desenvolver velocidade sem dificuldades, ou seja, sem ter que reduzir a velocidade a cada cruzamento, motivo pelo qual foram construídas tantas “tesourinhas” e tantos “balões” para interligar as vias.

A prioridade dada aos automóveis particulares é bastante criticável por constituírem eles um meio de transporte caro, espaçoso quando se considera o número reduzido de indivíduos que podem ser transportados em relação à área do veículo e o espaço que um carro necessita no espaço urbano – no espaço ocupado por um carro estacionado cabem dez bicicletas, por exemplo. Acrescenta-se que é uma forma de transporte pouco abrangente para o conjunto da sociedade (justamente por ser caro), barulhento, altamente poluente e perigoso para seus ocupantes e para os que estão ao seu redor. Como muito bem afirma Pavarino:

“Não obstante o conforto e a flexibilidade inegáveis do automóvel particular, muitas de suas vantagens, em nível individual, são invalidadas pelos efeitos danosos ao nível coletivo, pois é a modalidade de menor capacidade em relação à área que ocupa, degradando o meio ambiente urbano e as outras alternativas de transporte”.⁴

A mobilidade urbana baseada nos automóveis particulares constitui um modelo socialmente excludente, pois as camadas de baixa renda da população ficam em segundo plano, além de insustentável do ponto de vista da qualidade ambiental urbana, posto que se tratam de meios poluentes de locomoção (poluição sonora, do ar e visual) e também pela crescente demanda por mais espaços para vias de circulação e estacionamentos decorrente do natural crescimento da frota.

No caso de Brasília, a população aumenta e com ela o número de carros, mas nas áreas tombadas não há como aumentar significativamente os espaços destinados aos estacionamentos (a menos que sejam subterrâneos) e às vias de circulação sem ferir o tombamento do projeto urbanístico. Enfim, não há como cada indivíduo se deslocar em um automóvel próprio.

Em dezembro de 2007, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – Detran/DF divulgou a informação de que há 964.534 veículos registrados naquele órgão, o

⁴ Pavarino, 1995: 71.

equivalente e pouco menos de um veículo para cada dois habitantes. Comparando os dados do Detran sobre o número de veículos com os dados sobre crescimento populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE referentes aos anos 2000 e 2007, verifica-se que, enquanto a população aumentou em cerca de 20%, o número de veículos cresceu aproximadamente 65%. Afora os veículos registrados do Detran, há que se levar em conta também que circulam diariamente no DF veículos das cidades do entorno com registro em outras unidades da federação, o que eleva para mais de um milhão a frota em circulação na cidade.

Também se deve lembrar que Brasília, cidade planejada, possui forte divisão espacial do trabalho, com setores bem definidos quanto ao tipo de atividade que ali se exerce, o que reforça o número de deslocamentos por habitante na cidade, uma vez que poucos têm local de residência próximo do local de trabalho. Também contribuiu para essa característica a influência do modelo de “cidade jardim” criado por Ebenezer Howard, o que pode ser percebido observando os espaços verdes presentes na cidade e que dão a impressão de que tudo está longe e que de fato fez com que os diferentes setores ficassem dispersos pelo território.

A grande maioria da população de Brasília vive nas Cidades Satélites e diariamente se desloca para o Plano Piloto, onde está concentrada maior parte dos postos de trabalho da capital federal.

Analisar as características da mobilidade urbana no Distrito Federal é, portanto, o objetivo principal dessa pesquisa, a partir da qual se pretende também fornecer informações relevantes que possam contribuir para a formulação de políticas públicas que interfiram na melhoria das formas de locomoção no espaço urbano do DF.

Vale esclarecer que este trabalho não versa sobre a violência no trânsito, apesar de ser assunto diretamente relacionado à mobilidade urbana. Acredita-se aqui que essa é outra dimensão do problema e que por isso merece atenção diferenciada, além do quê, foi defendida em 2007 nesse mesmo Departamento de Sociologia uma dissertação de mestrado intitulada “Placar da Vida: uma análise do programa ‘Paz no Trânsito’ no Distrito Federal, elaborada por José Nivaldino Rodrigues⁵, que abordou o assunto com muita propriedade.

⁵ Rodrigues, 2007.

A respeito das políticas públicas, destaca-se que está em andamento o Programa Brasília Integrada, que será detalhadamente analisado no terceiro capítulo da dissertação. De acordo com o discurso oficial, o Programa é composto por uma série de medidas que tem o objetivo de reformular o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal e melhorar as condições da mobilidade urbana de Brasília para todos os cidadãos, sejam eles usuários do sistema de transporte coletivo ou não.

Partindo do pressuposto de que políticas públicas voltadas para a promoção da mobilidade urbana no DF, em especial aquelas voltadas para a mobilidade sustentável, representam também políticas de promoção da cidadania, este trabalho pretende verificar o potencial de influência do Programa Brasília Integrada sobre a cidadania da população residente no DF.

1.1 PRINCIPAIS CONCEITOS DO ESTUDO

Os mais importantes conceitos trabalhados no capítulo conceitual desse estudo, intitulado “Reflexões conceituais”, são os de **cidade, mobilidade urbana, trânsito e cidadania**. Pretende-se, no referido capítulo demonstrar a importância da mobilidade urbana para a existência e o desenvolvimento das cidades e da cidadania.

Essa Dissertação tem como objetivo uma análise sociológica da mobilidade urbana no Distrito Federal e, em particular, do Programa Brasília Integrada. Sendo assim, parte-se da abordagem da obra dos principais autores clássicos no campo das ciências sociais no que tange ao tema urbano: Max Weber, Georg Simmel, Robert Park e Louis Wirth.

Dentre os autores acima citados, há dois representantes da escola alemã – Weber e Simmel – e dois da Escola de Chicago – Park e Wirth. Sem dúvida são correntes bastante influentes e praticamente as fundadoras da Sociologia Urbana, com destaque especial para a Escola de Chicago.

Esses autores foram responsáveis pela elaboração dos primeiros conceitos sociológicos de cidade e do que compõe o modo de vida urbano. Foram os pioneiros nas tentativas de definir de forma objetiva o que se poderia considerar que configuraria sociologicamente uma cidade.

Não por acaso textos desses autores foram reunidos numa coletânea realizada por Otávio Guilherme Velho no livro “O Fenômeno Urbano”.⁶ As idéias por eles desenvolvidas estão presentes, explícita ou implicitamente, nos estudos subsequentes sobre as cidades nas ciências humanas. Daí a importância de tratá-las também aqui.

Destacam-se algumas características que permearam os escritos desses quatro autores, não necessariamente com a mesma terminologia: densidade, heterogeneidade, anonimato, racionalidade e divisão do trabalho.

Todas essas características estariam presentes nas cidades, em maior ou menor grau, e seriam mutuamente influentes. Em uma simplificação exagerada, diz-se que a densidade (grande número de pessoas) e a heterogeneidade (grupos diferentes de pessoas) levam ao anonimato (não há como todos os cidadãos se conhecerem); a racionalidade advém da necessidade que o grande número de pessoas vivendo em conjunto tem de organizar o espaço em que vivem e as tarefas que desempenham (divisão do trabalho). O resultado seria o modo de vida urbano, com os indivíduos estabelecendo entre si vínculos fugazes e superficiais, a todo instante.

Os conceitos de trânsito e mobilidade urbana (capacidade de deslocamento dentro das cidades) são então inseridos nesse contexto, com a preocupação de indicar como são essenciais para a existência das características acima resumidas que constituem o modo de vida urbano. Ou seja, sem mobilidade não há cidade na forma como a entendem os cientistas sociais.

A partir do surgimento das cidades e da racionalização mencionada, criou-se a noção de cidadão, do habitante da cidade que, enquanto tal, possuía direitos e deveres. Com o posterior e não rápido desenvolvimento dessa noção, já conhecida como cidadania, recentemente tem-se falado também no direito à cidade, que, para efeito de simplificação, será aqui entendido como o direito que cada cidadão possui de usufruir de sua cidade e do que ela oferece, em termos de trabalho, moradia, saúde, esporte, lazer e, como não poderia deixar de ser dito nessa Dissertação, o direito de ir e vir, à mobilidade, pois, defende-se aqui que sem esse direito, nenhum dos outros pode ser atendido a contento.

Sem mobilidade não há a transitoriedade dos indivíduos por entre os diferentes espaços de uma cidade, conseqüentemente não há convivência entre cidadãos de diferentes categorias e, portanto, não há divisão do trabalho. Se os cidadãos não tivessem como

⁶ Velho, 1973.

deslocar-se para locais relativamente distantes dos que habita e que são ocupados pelas pessoas mais próximas dele, também não haveria o anonimato. Ou seja, sem *mobilidade* não haveria o que caracteriza sociologicamente uma *cidade*. Não haveria o *cidadão* e não se poderia falar em *cidadania*; muito menos em *direito à cidade*.

Aqueles que se dedicaram a estudar as formas de locomoção nas cidades desenvolveram o conceito de *mobilidade urbana*. Outros, que incorporaram as preocupações ambientais aos estudos da mobilidade criaram o conceito de *mobilidade sustentável*, segundo o qual a mobilidade deve ser feita buscando prejudicar minimamente o meio ambiente, considerando também que as cidades são parte do meio ambiente.

A simplificação acima reproduzida já incorpora o discurso dos autores recentes trabalhados adiante no mesmo capítulo, dentre os quais se podem destacar: T. H. Marshall, Manuel Castells, Ricardo Montezuma e Norbert Elias dentre os estrangeiros; e Janice Caiafa, Eduardo Vasconcelos e Jaime Pinsky dentre os brasileiros. Alguns destes estiveram bastante atentos para o papel da mobilidade urbana no desenvolvimento das cidades e da cidadania; outros nem tanto, mas também se pode perceber em suas obras a importância no movimento para as cidades. O maior exemplo, trazido provavelmente sem essa intenção, proporcionado por Elias na obra já muito conhecida *Os Estabelecidos e os Outsiders*,⁷ foi escolhido para o encerramento do capítulo.

Como a Dissertação tem foco no Distrito Federal e no Programa Brasília Integrada, não foi feita aqui uma revisão exaustiva da bibliografia sociológica acerca do tema urbano, mas sim um breve estudo sobre o que ficou consolidado como a base dos estudos urbanos no campo das ciências sociais.

1.2. O CASO DO DISTRITO FEDERAL

Pensava-se até a década de 1990 que Brasília, por ser uma cidade planejada, com avenidas largas cruzando a cidade e diversas facilidades para a circulação de veículos, estaria livre dos problemas relacionados ao trânsito enfrentados pelas grandes metrópoles.

Entretanto, a partir do ano 2000, com o acelerado aumento no número de veículos em circulação, as dificuldades começaram a aparecer, inicialmente de forma tímida, mas em oito anos já é inegável que se nada for feito imediatamente, o caos, por enquanto

⁷ Elias, 2000.

restrito a horários de *rush* e determinados trechos da cidade, se instalará de fato e o deslocamento de qualquer um poderá se tornar um tormento. Para muitos, isso já é uma realidade, dependendo dos locais de trabalho e moradia.

Várias vias já atingiram o que se chama de *taxa de saturação*, identificada quando a menor alteração da rotina (uma blitz ou um acidente, por exemplo) é capaz de provocar um engarrafamento, ou mesmo quando um semáforo fechado resulta num grande número de veículos aguardando sua vez de passar.

Dentre os obstáculos apontados à implantação de um modelo de mobilidade sustentável em Brasília, a que se configura como mais pertinente à análise sociológica é a barreira cultural vigente, representada pela noção de que quem utiliza o transporte público (e tudo o mais que configura a mobilidade sustentável) são apenas os pobres.

Acredita-se nesse trabalho que a superação das barreiras culturais à utilização de meios sustentáveis ou alternativos de locomoção contribui para a superação das outras barreiras que ora se impõem (por exemplo, a vontade política, pois a pressão popular pela prioridade ou sacralidade do automóvel seria reduzida, o que acarretaria também na perda de poder por parte dos empresários de ramos ligados ao setor automotivo de Brasília).

Ao colocar o problema como o excesso de carros e não como a falta de estrutura urbana para comportar a quantidade de veículos que circulam na cidade (exatamente o que se vê nos discursos do senso comum e em materiais jornalísticos) procura-se aqui questionar as bases, inclusive culturais, da mobilidade urbana no DF. A intenção não é negar que não haja, por exemplo, vagas de estacionamento suficientes, pois de fato não há. Porém, o problema é que há carros demais.

A partir de 2004 as crescentes dificuldades de locomoção em Brasília passaram a chamar mais a atenção da população e a ser objeto de recorrentes reportagens na mídia local. Com isso, o governo distrital percebeu que não poderia mais se furtar a enfrentar o problema e reuniu diversos projetos que antes eram desenvolvidos com a morosidade característica das repartições públicas altamente burocratizadas e apresentou o esboço do Programa Brasília Integrada. O Programa teria a missão de solucionar os problemas do trânsito que agora tanto incomoda ao brasiliense.

1.3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada consiste basicamente em:

a) revisão bibliográfica da produção acadêmica nos campos da Sociologia, da Geografia, do Urbanismo, da Antropologia que trate dos conceitos essenciais da dissertação (aqueles já explicitados de cidade, mobilidade urbana, trânsito e cidadania);

b) análise documental do principal programa governamental voltado para o trânsito do Distrito Federal, intitulado Brasília Integrada (inicialmente elaborado pelo governo anterior, reformulado pelo atual e que é freqüentemente citado pela imprensa como revolucionário para o sistema de transporte público da cidade);

c) análise dos discursos oficiais constantes dos documentos apresentados pelo governo local, com o intuito de verificar principalmente a interpretação destes sobre os conceitos de mobilidade urbana, mobilidade sustentável e cidadania e se é perceptível alguma relação entre eles;

d) acompanhamento diário do principal periódico local, o Correio Braziliense, a fim de verificar como o assunto vem sendo tratado pela mídia, percebido e comentado por seus leitores;

e) análise de estatísticas e outros dados secundários referentes aos modais de deslocamento em Brasília e nas cidades com as quais ela será comparada;

f) entrevistas informais realizadas com servidores da Secretaria de Transportes do Governo do Distrito Federal, nas quais os entrevistados não permitiram ser gravados e preferiram não se comprometer com as informações prestadas por não serem os responsáveis pela divulgação oficial de dados sobre o Programa Brasília Integrada;

g) observações participantes e não participantes do autor.

Este estudo limita-se a analisar as condições atuais da mobilidade urbana de Brasília e levantamento de perspectivas para médio e longo prazos, motivo pelo qual não serão realizadas reconstituições históricas de como se desenvolveram as formas de locomoção da cidade.

A pesquisa empírica não foi inserida neste trabalho devido às crescentes dificuldades encontradas nos contatos realizados nos órgãos governamentais. Sendo assim, optou-se pelo entendimento de que a elaboração conceitual também é de extrema relevância e pode preceder uma série de estudos mais específicos onde seriam abordados

os pontos de vista dos diversos atores do trânsito. Deu-se, então, ênfase na abordagem conceitual e análise de documentos e estatísticas.

A revisão da literatura referente aos temas abordados na dissertação será composta por obras de intelectuais que se debruçaram sobre temas urbanos.

Entre os autores consultados figuram clássicos das Ciências Sociais como Max Weber e Georg Simmel, entre outros contemporâneos como Manuel Castells, Louis Wirth, Robert Ezra Park e Norbert Elias. Entre autores nacionais foram incluídos Eduardo Vasconcelos, Maria Encarnação Spósito e Janice Caiafa, além de documentos oficiais do governo federal sobre as cidades e especificamente sobre o trânsito.

Estão presentes neste estudo referências bibliográficas de caráter relativamente técnico sobre planejamento urbano e gestão do trânsito nas cidades. Tais documentos foram buscados como parâmetros para análises mais qualificadas, porém não é o foco deste trabalho e nem poderia ser, pois o autor não se sente apto a abordar aspectos técnicos e nem a realizar sugestões que invadam as competências de outros profissionais como engenheiros, arquitetos e urbanistas. A abordagem a ser realizada tem como eixo a elaboração de interpretação sociológica acerca das atuais condições de mobilidade urbana no Distrito Federal e, com base nas constatações decorrentes, indicar possíveis diretrizes ou apresentar resultados que possam compor o espectro de considerações a serem observadas pelas autoridades locais responsáveis pelo trânsito.

De acordo com Sumário Executivo – Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica (RAAE), elaborado pelo GDF e divulgado em seu sítio virtual na rede mundial de computadores:

“O Programa de Transporte Urbano do DF - Brasília Integrada - tem como objetivo geral promover a mobilidade no DF.

“As ações propostas possuem foco na implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na integração entre itinerários de ônibus e metrô. As intervenções físicas constituem um meio de viabilizar esse novo modelo de gestão.

Estão previstas construções e melhorias no sistema viário urbano e rodoviário do Distrito Federal, com o estabelecimento de vias exclusivas para ônibus, construção de terminais nos principais pontos de transferência de passageiros de transporte público coletivo, implementação de bilhetagem automática e um amplo conjunto de ações no

âmbito da gestão e do fortalecimento institucional do Sistema de Transporte Urbano do DF.”⁸

A análise dos projetos e análise dos discursos governamentais tem como objetivo verificar o grau de assimilação por parte dos administradores e formuladores de políticas públicas das teorias recentes sobre sustentabilidade nas cidades, bem como identificar a visão destes agentes a respeito da mobilidade urbana.

Os dados secundários a serem analisados compõem-se de estatísticas e outros estudos referentes aos modais de transporte utilizados no Distrito Federal. Destaca-se a Pesquisa Origem-Destino Domiciliar realizada pela Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central – Codeplan no ano 2000. Apesar da defasagem decorrente de ser um levantamento realizado há oito anos, ainda é a maior referência para os pesquisadores dos transportes em Brasília por ser bastante detalhada e não haver outra fonte de dados mais recente que seja comparável em magnitude e detalhamento. Além disso, muitos dos aspectos culturais da cidade referentes aos modos de locomoção no DF são ali constatados.

Como os servidores da Secretaria de Transportes preferiram que as entrevistas tivessem caráter informal e não permitiram a gravação das conversas, eles não serão identificados, entretanto, as informações por eles prestadas foram incorporadas e foram essenciais para o aprimoramento da compreensão da visão dos agentes públicos diretamente envolvidos com o Programa Brasília Integrada. Foram consultados três servidores de dois escalões diferentes.

1.4. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A dissertação estará dividida em três partes principais, sendo a primeira composta pela elucidação dos conceitos e das relações entre estes. Serão abordados os conceitos de cidade, mobilidade urbana, trânsito e mobilidade sustentável e cidadania, com ênfase no direito à cidade.

A segunda parte terá caráter mais descritivo e trará a análise da conjuntura da mobilidade urbana do Distrito Federal, observando aspectos de seus diversos modais de deslocamento.

⁸ Governo do Distrito Federal, 2007c: 2.

A terceira parte será composta pela análise dos projetos do Governo do Distrito Federal que tenham a intenção de influenciar nas formas de locomoção da população, pois pretende-se verificar quais são as tendências para a mobilidade urbana da cidade. Recentemente, o GDF passou a considerar todas as suas intervenções e projetos na área de mobilidade urbana como componentes do Programa Brasília Integrada que era no início um conjunto de políticas públicas voltadas para a integração entre os modais de transporte coletivo do Distrito Federal.

Também haverá, na terceira parte, a apresentação das perspectivas para a mobilidade urbana do DF, indicando as tendências caso sejam mantidas as condições atuais e caso sejam efetivamente implantados os projetos anunciados pelo GDF.

Acredita-se também que o fato de o Programa analisado ainda não estar completo não é impeditivo para estudá-lo, pois este trabalho busca verificar os princípios norteadores da referida política pública, com o fim de compreender a visão que os administradores têm da problemática que envolve a mobilidade urbana e elaborar perspectivas a partir dessa análise.

Se por um lado é complicado analisar um programa governamental em sua fase inicial de implantação, por outro tem a vantagem de poder acompanhar seu desenvolvimento e apresentar considerações que possam contribuir para o seu aprimoramento, caso sejam julgadas pertinentes pelos responsáveis pelas tomadas de decisões e pela elaboração e implantação das políticas públicas.

Não se pretende nesse trabalho dizer exatamente o que deve ser feito para a solução dos problemas de mobilidade urbana do Distrito Federal, justamente pelo fato de se necessitar de amplos debates sobre as medidas a serem adotadas e a aplicação de cada uma delas e por depender também de detalhado estudo de especialistas e técnicos em transporte, tarefa também dependente do trabalho de engenheiros e de urbanistas. A intenção aqui é apresentar uma visão sociológica da questão, de modo a disponibilizá-la para que possa ser analisada em conjunto com os demais estudos realizados sobre o tema da mobilidade urbana em Brasília.

2. CAPÍTULO I – REFLEXÕES CONCEITUAIS

Partindo da dicotomia urbano/rural, particularmente os indivíduos não costumam ter dúvidas do que é cidade e do que não é; no mesmo sentido, o governo estabeleceu seus critérios e trabalha com o conceito de município. Mas no meio acadêmico se faz necessário uma conceituação específica, nem que seja um novo conceito a cada estudo explicitando o que se deve entender ali com o termo, pelo menos sempre que isso seja algo capaz de influenciar no entendimento das argumentações.

De forma geral, uma ciência necessita delimitar seu campo de atuação e a Sociologia não é diferente nesse quesito. De fato, quase todas as áreas da sociologia têm estudos realizados nas cidades, posto que nesses espaços é que estão (cada vez mais) concentradas as sociedades humanas e onde, conseqüentemente, a dinâmica social pode ser analisada mais amiúde. Entretanto, nem por isso quase todos os estudos sociológicos deveriam ser considerados como de Sociologia Urbana, pois este rótulo só se aplica às análises que têm como objetivo a observação sociológica das cidades, no sentido de identificar as implicações da vida nas cidades para a estrutura social.

Na tentativa de definir objetivamente o que é cidade, diversos autores estabeleceram critérios até hoje levados em conta no campo das ciências sociais quando se discute a questão urbana. Vale destacar que será discutido apenas o que se refere às cidades modernas, mais especificamente, a configuração que as cidades passaram a ter a partir da Revolução Industrial e suas posteriores modificações, ou seja, as cidades desde o período em que teve início a sociologia como disciplina. Isso não quer dizer que a história das cidades não tenham sido levadas em conta pelos autores aqui abordados, pois eles o fizeram, mas que não há no momento necessidade de entrar nesses detalhes.

Max Weber, em “Conceito e Categorias da Cidade”⁹, inicialmente aponta a densidade populacional, o tamanho (área) da cidade e a diversidade de ocupações exercidas por “especialistas” (que podemos neste trabalho, justamente para facilitar o diálogo com outros textos aqui abordados, traduzir pelo termo durkheimiano “divisão do trabalho”) como relevantes, porém não únicos (nem isoladamente nem em conjunto) critérios para se chegar ao conceito de cidade.

⁹ Weber, 1973.

Weber ainda esclarece que está referindo-se unicamente às civilizações ditas ocidentais (o que também é importante levar em consideração tanto para os demais textos aqui abordados e inclusive para esse trabalho). Além disso, Weber esboçou uma tipologia das cidades, estabelecendo classificações de acordo com a principal atividade desenvolvida.

Em “A metrópole e a vida mental”, Georg Simmel, ressaltando que se refere especificamente às metrópoles, apresenta um texto com elementos bastante subjetivos para descrever a influência da metrópole na vida mental dos indivíduos (aqui, novamente para facilitar a correlação entre as obras, traduza-se como “influência das grandes cidades no modo de vida moderno”).

Utilizando outros termos, como “especialização funcional do homem e seu trabalho”, Simmel também cita a divisão do trabalho para referir-se à incomparabilidade e indispensabilidade de cada indivíduo perante os outros como um fenômeno urbano. O aspecto dessa especialização ressaltado por Simmel é a dependência que ela provoca de cada indivíduo perante os outros.

Simmel ainda destacou como fenômenos da cultura moderna, verificáveis na metrópole, a preponderância do “espírito objetivo” sobre o “espírito subjetivo”, marcado por características como a pontualidade, a calculabilidade e exatidão exigidas pela complexidade e extensão da existência metropolitana (ou seja, uma racionalização, para novamente facilitar o entendimento de semelhanças com o pensamento weberiano).

Outra característica identificada por Simmel nas grandes aglomerações humanas é o anonimato (também destacado por outros autores), que proporciona ao indivíduo maior liberdade, como descreve o autor: “À medida que o grupo cresce – numericamente, espacialmente, em significado e conteúdo de vida – na mesma medida, a unidade direta, interna, do grupo se afrouxa e a rigidez da demarcação original contra os outros é amaciada através das relações ou conexões mútuas. Ao mesmo tempo, o indivíduo ganha liberdade de movimento, muito para além da primeira delimitação ciumenta. O indivíduo também adquire uma individualidade específica para a qual a divisão de trabalho no grupo aumentado dá tanto ocasião quanto necessidade”¹⁰.

Mas o que ficou como marca da contribuição de Simmel na discussão sobre as cidades é a descrição da atitude *blasé* e o que a provoca: indiferença ou leve aversão e

¹⁰ Simmel, 1973: 18-19.

antipatia que caracterizam tal atitude seriam a proteção do indivíduo contra a “intensificação de estímulos nervosos, que resulta da alternância brusca e ininterrupta entre estímulos exteriores e interiores”¹¹.

Na tentativa de definir sociologicamente o que é cidade, Louis Wirth (assim como Robert Park, um dos grandes expoentes daquela que foi uma das maiores influências para a sociologia urbana brasileira, a chamada Escola de Chicago), num curto, porém denso, trabalho, reuniu o que diversos pensadores como Simmel, Weber e Durkheim, entre outros, já esboçavam e acrescentou também contribuições próprias. Ele procura tratar especificamente sobre o que entendia por “urbanismo como modo de vida”, ou seja, quais as características peculiares ao cotidiano citadino.

A cidade é então apresentada como o centro econômico, político e cultural que interliga diversas áreas, povos e atividades. Enfim, como uma forma de associação humana.

Assim como Weber, Wirth defendia que, para se definir o que é uma cidade, falar meramente sobre a quantidade de pessoas que nela habitam ou sobre a densidade populacional de determinado território ou sobre uma classificação funcional para as cidades (cidade industrial, universitária, administrativa etc.) é algo arbitrário, que pode trazer diversas dificuldades analíticas, pois muitas vezes os critérios são excludentes demais.

A definição sociológica de cidade deve, de acordo com Wirth, estabelecer critérios inclusivos, porém que não sejam detalhados demais (justamente para não anular os efeitos inclusivos da escolha dos critérios). Sendo assim, reunindo diversos critérios já citados nas obras de outros intelectuais, o autor defende que:

“Para fins sociológicos, uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos”.¹²

Como características do modo de vida urbano, Wirth destaca relações sociais menos intensas, devido ao caráter de superficialidade, transitoriedade e indiferença presente nos contatos entre os cidadãos. É o que o autor considera a substituição dos contatos primários pelos contatos secundários, refletindo no enfraquecimento dos laços familiares e de vizinhança e da solidariedade social, o que representaria, também, a

¹¹ Simmel, 1973: 12.

¹² Wirth, 1973: 96.

influência niveladora da cidade, uma despersonalização promovida por instituições altamente especializadas (as escolas, por exemplo). Esses termos também são utilizados por Robert Ezra Park no artigo “Cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”¹³.

O superficialismo, o anonimato (decorrente da grande quantidade de indivíduos compartilhando o mesmo espaço urbano) e a transitoriedade das relações explicariam a racionalidade do modo de vida urbano, onde as relações interpessoais adquirem feições utilitárias, ou seja, são guiadas por interesses momentâneos dos indivíduos. Essas mesmas características proporcionariam ao indivíduo certo grau de emancipação referente às formas de controle inerentes aos grupos sociais onde seus membros possuem maior intimidade entre si. Ao mesmo tempo, o indivíduo perderia o senso de participação ou pertencimento aos grupos (o que configuraria certa anomia, nos termos de Durkheim).

A racionalidade do modo de vida urbano faz ainda com que o local de trabalho apresente tendência a dissociar-se do local de moradia, fazendo com que as diferentes partes da cidade adquiram funções especializadas.

A respeito dessa diferenciação espacial entre as partes de uma cidade, destaca-se que as desigualdades sociais estão também presentes na definição do que ocupará determinada região mais valorizada, de acordo com a conveniência de se morar ou trabalhar em um lugar, levando-se em conta critérios de distâncias, formas de deslocamento etc., fazendo com que aqueles que possuem mais recursos financeiros tenham escolha devido à possibilidade de pagar o preço que for para viver melhor, enquanto que as camadas desfavorecidas tenham pouca ou nenhuma opção de onde morar ou trabalhar. É a segregação espacial urbana das classes ou indivíduos.

A mobilidade nas cidades, referida por Wirth como a condição de que cada indivíduo compõe diversos grupos de uma mesma cidade, propicia o que o autor chamou de “*status* flutuante”, pois em cada um desses grupos o mesmo indivíduo ocupa posição diferente, tendo o indivíduo que comportar-se de maneira diferente a cada momento e recebendo também tratamento diferente de cada grupo em que está inserido, o que levaria os indivíduos a um sentimento de instabilidade e insegurança. Outro efeito dessa mobilidade seria o cosmopolitismo e a sofisticação dos cidadãos.

¹³ Park, 1973.

Para Wirth, quanto mais densa e heterogênea uma cidade, mais acentuadas serão essas características associadas ao urbanismo como modo de vida.

Em suma, o texto de Wirth, considerado um clássico da sociologia urbana, reuniu com sagacidade o que havia sido apontado por outros autores e avançou na descrição dos fenômenos urbanos quando acrescentou suas valiosas contribuições, em especial quando citou os tipos de contato entre os indivíduos e *status* flutuante a que estão submetidos os habitantes das cidades.

O conceito apresentado por Wirth mostrou-se assim o mais completo dentre os escritos dos autores clássicos da primeira fase de estudos propositalmente focados no modo de vida urbano nas ciências sociais. Tomando então esse conceito como base para a análise desse trabalho, será apresentada a seguir a crítica ferrenha feita a ele por Herbert Gans, que destacou de tal conceito principalmente a ênfase dada às questões do número de habitantes, da densidade populacional das áreas urbanas e da heterogeneidade entre os indivíduos que nelas vivem.

Gans, no texto “Urbanism and suburbanism as ways of life: reevaluation of definitions”¹⁴ tece ferrenhas críticas a Wirth. A principal contestação se refere à suburbanização das cidades estadunidenses, fenômeno que ganhou mais força principalmente após a Segunda Guerra Mundial e que não teria sido negligenciado por Wirth, apesar de não ser acentuado quando este escreveu o texto em discussão.

Apesar de reconhecer que Wirth discorre sobre as ditas sociedades urbanas industriais e de considerar que ele mesmo já estava tratando de outra fase das cidades, suas críticas foram feitas como se não houvesse tal diferença contextual e acredita que a descrição apresentada por Wirth se aplica apenas a algumas partes das cidades.

Gans incrementa a idéia de Wirth de contatos primários e secundários quando afirma perceber na sociedade estadunidense de seu tempo um tipo de contato intermediário, que chamou de “quasi-primário”, onde não haveria tanta proximidade entre os indivíduos quanto nos contatos primários, nem tanta distância quanto nos secundários.

A suburbanização ocorrida nos Estados Unidos quando Gans escreve seu texto pode ser resumida como um movimento de fuga dos centros urbanos por parte das classes média e alta. O autor entra em mais detalhes e até estabelece cinco categorias para classificar os habitantes que continuaram vivendo nos centros: os cosmopolitas

¹⁴ Gans, 1993

(geralmente os com renda mais alta); os solteiros ou casais sem filhos (a maioria pertencente à classe média); os étnicos (cujo exemplo mais nítido é o de imigrantes europeus que procuravam manter-se unidos o máximo possível e evitavam a miscigenação); os desprovidos (indivíduos ou famílias com rendas mais baixas); e os “trapped” (onde encaixou, por exemplo, os indivíduos que um dia tiveram *status* elevado na sociedade e por alguma razão tornaram-se “decadentes”). Gans esclarece que os dois primeiros tipos vivem na cidade por opção; o terceiro, em parte por necessidade e em parte por tradição; e o quarto e o quinto por não terem outra opção. Os dois primeiros grupos optariam por viver na cidade pelas facilidades que o centro oferece, porém não interagem com seus vizinhos além do mínimo que as regras de convivência exigem. Os “étnicos” interagem muito entre si e pouco com os que não fazem parte do mesmo grupo. Ressalta que em geral as crianças e os adolescentes são mais facilmente aculturados quando em convívio com diferentes grupos.

Importa nesse trabalho destacar a observação de Gans de que é a mobilidade que cria independência, tanto para os que vivem no centro e não desejam ficar restritos à companhia de seus vizinhos quanto para os que vivem nos subúrbios e necessitam deslocar-se para a cidade a fim de consumir produtos e serviços. A independência dos moradores dos subúrbios era proporcionada pela posse de automóveis particulares, que só eram possuídos pelos indivíduos das classes média e alta. Entretanto, em última análise, essa independência era (e ainda é) relativa, pois trata-se de dependência com relação ao próprio automóvel.

A principal crítica de Gans à análise de Wirth é concernente à importância dada à influência do número de habitantes, à densidade populacional e à heterogeneidade sobre o modo de vida urbano. A crítica é fundamentada justamente na suburbanização crescente por que passava a sociedade norte-americana, que significava uma tendência de diminuição da densidade e da heterogeneidade dos locais de moradia.

Outra característica mencionada é o fato de os subúrbios possuírem transporte coletivo precário ou nem mesmo o possuírem, o que contribuía para a homogeneização de sua população segundo os critérios de renda, uma vez que a posse de automóveis era condição essencial para morar nos subúrbios e continuar tendo acesso aos bens e serviços que só o centro proporcionava.

Em posterior análise sobre seu texto, Gans reconhece parte do mérito de Wirth, pois a suburbanização que atingiu a maioria da população fez com que os próprios subúrbios ficassem com maior número de habitantes, com maior densidade populacional e mais heterogêneos, pois atingiu a quase todas as camadas sociais. Outro fator foi que os subúrbios deixaram de ser essencialmente residenciais e passaram a ter comércio e serviços diversificados (ainda que pouco concentrados), tornando seus moradores menos dependentes dos centros.

A discussão central que se apresenta nos dois textos dos autores norte-americanos é a influência do meio no comportamento humano, sendo que Wirth a enxerga de forma decisiva (resumindo em número, densidade e heterogeneidade da população), enquanto que Gans tenta apresentá-la como menos importante do que o ciclo de vida e a classe social dos indivíduos (que de acordo com sua hipótese era o que mais influenciava a escolha do local de moradia por parte dos indivíduos ou famílias).

O que não foi levado em consideração por Gans na análise da importância do texto de Wirth foi a generalidade de seu trabalho, em que a abordagem das cidades foi feita de uma forma geral e ampla, o que fez com que se tornasse um clássico da produção acadêmica relativa a cidades. Ao contrário, Gans levou em conta apenas as cidades estadunidenses, onde os subúrbios se tornaram majoritários e possuem características muito diferentes dos subúrbios que se verificam em dezenas de países, como o Brasil, por exemplo.

Até aqui foram apresentadas as primeiras delimitações dos critérios para se definir sociologicamente o termo cidade. Chegou-se, não consensualmente, a uma combinação de fatores relevantes que devem ser considerados relativamente, lembrando do conceito de weberiano de tipo ideal para facilitar o entendimento: são características que devem estar presentes no aglomerado em questão, mas as proporções podem variar, sendo que em algumas determinadas características estarão presentes de maneira mais intensa do que outras.

As discussões posteriores no campo da Sociologia urbana partiram basicamente dos tópicos acima apresentados e ganharam novos rumos e detalhamentos diferenciados. O destaque até aqui dado aos primórdios das definições desse campo são devidos à intenção de indicar nesse trabalho a influência da mobilidade nesses tópicos básicos do modo de

vida urbano. Ainda assim, faz-se necessário complementar esse estudo com breves comentários acerca dos mais destacados desdobramentos que os estudos urbanos assumiram.

Manuel Castells¹⁵, sociólogo espanhol, numa abordagem nitidamente marxista elaborada na década de 1970, utiliza com mais frequência o termo “urbanização”, acrescentando a importância do sistema de valores que denominou “cultura urbana” para a diferenciação entre as ideologias rurais e urbanas, sendo estas últimas características da sociedade industrial capitalista.

A análise de Castells é muito mais detalhada nas comparações entre as cidades dos chamados mundos desenvolvido e subdesenvolvido, ressaltando sempre as desigualdades interurbanas e intra-urbanas, além das diferenças na velocidade com que o processo de urbanização ocorreu nos diversos continentes.

A Sociologia Urbana no Brasil foi majoritariamente influenciada pelos trabalhos da chamada Escola de Chicago, da qual fizeram parte Park e Wirth, dentre os autores até aqui citados. Também tiveram grande repercussão as idéias de Weber, Simmel, Walter Benjamin, Manuel Castells e Le Corbusier, que foram intelectuais priorizados nesse trabalho.

A influência estadunidense extrapolou os círculos acadêmicos e chegou também às práticas urbanísticas. Nas palavras de Barbara Freitag:

“Na virada do século XX para o XXI, já podemos afirmar que a influência das teorias e práticas urbanas americanas no Brasil é hegemônica. Isso se reflete na introdução dos arranha-céus, ou seja, na verticalização das construções, na introdução de elevadores e túneis, que favorecem o transporte urbano voltado para o automóvel, em detrimento de bondes, metrô e trens, típicos da paisagem européia, especialmente a francesa. Os franceses aperfeiçoaram os transportes públicos recorrendo às vias férreas, ao passo que o Brasil, a partir da segunda metade do século XX, deu preferência ao transporte público rodoviário, multiplicando o uso de carros particulares, que começaram a congestionar centros urbanos e zonas industriais. Isso modificou a fisionomia das grandes cidades e capitais, associando-se aos congestionamentos de trânsito a poluição do ar e a irritabilidade dos motoristas. Praticamente desapareceu o *flâneur*. As calçadas de pedestres cederam lugar a estacionamentos autorizados e clandestinos. A ‘excitação da vida mental’ (Simmel) deu lugar à ‘irritação descontrolada’ do motorista estressado. Esse

¹⁵ Castells, 2000.

desenvolvimento urbano destruiu formas de urbanidade, civilidade, solidariedade entre os moradores brasileiros, algo anteriormente assinalado por Sennett (1990) para as cidades americanas”¹⁶.

Na citação acima Freitag descreve o contexto em que Brasília foi planejada, esclarecendo que a principal influência foi a do urbanismo norte-americano. Destaca que foi uma opção em nível nacional.

Estranha-se o fato de que o urbanista responsável pelo projeto do Plano Piloto, Lúcio Costa, tenha individualmente sofrido maior influência dos europeus (pois nasceu e cresceu na Europa e após vir morar no Brasil teve como interlocutor Le Corbusier, suíço autor da “Carta de Atenas”) e mesmo assim Brasília tem os princípios do urbanismo praticado nos Estados Unidos. Talvez a decisão pelo modelo estadunidense tenha sido tomada pelos políticos e não pelos arquitetos.

No Brasil os cientistas sociais que se dedicam aos estudos urbanos têm dado preferência a temas como habitação, fenômenos referentes à expansão das cidades, com atenção ao saneamento e à urbanização de forma geral. Mesmo que reconheçam a importância que as formas de deslocamento têm para uma cidade, inclusive para os aspectos mais estudados citados acima, poucos trabalhos enfocados na mobilidade urbana foram desenvolvidos sob a perspectiva das ciências sociais.

A **mobilidade urbana** refere-se à capacidade de deslocamento dentro de uma cidade, ou seja, à capacidade de *transitar* (daí a necessidade de se verificar também o conceito de trânsito) pelos espaços urbanos.

O **trânsito** é parte constitutiva essencial de todas as cidades e se faz presente na vida de todos os cidadãos, que todos os dias necessitam deslocar-se para estudar, trabalhar, consumir, divertir-se etc. Aí está a importância de todos conhecerem e respeitarem todas as regras do trânsito e de que essas regras sejam amplas o suficiente para abordarem todas as formas de transporte, tornando, assim, os deslocamentos mais seguros e eficientes. Nas palavras de Vasconcelos, o trânsito é “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos”¹⁷. A definição oficial parece um pouco mais ampla, pois estabelece o Código de Trânsito Brasileiro que “Considera-se o trânsito a utilização das vias por

¹⁶ Freitag, 2006: 131-132.

¹⁷ Vasconcelos, 1998: 11.

pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.”¹⁸

Entretanto, as concepções mais sofisticadas do conceito de mobilidade urbana sugerem que se trata de algo mais amplo do que as noções de trânsito e de transporte, como explica Ricardo Montezuma, “porque oferece uma perspectiva dos indivíduos na sua realidade socioeconômica e espacial (idade, gênero, categoria sociolaboral); transporte se limita à perspectiva oferta e demanda, o que não permite ver com clareza os graves problemas de acessibilidade, mobilidade ou imobilidade de que padecem os pobres; mobilidade permite ir mais além na análise da pessoa que se desloca, já que se pode abordar também a pessoa economicamente ativa”¹⁹. Montezuma expõe uma diferenciação entre os termos, em que mobilidade é a palavra utilizada quando o centro da questão colocada é o indivíduo e seu entorno, em contraposição às outras abordagens onde o foco são os veículos ou as vias ou trajetos.

O Ministério das Cidades possui um entendimento de mobilidade urbana bastante sofisticado e completo, mesmo sendo abrangente o suficiente para se considerar como proponente de diretrizes. Está em perfeita consonância com as idéias aqui defendidas.

A primeira grande inovação apresentada na visão do Ministério, em comparação com a da maior parte dos governos estaduais e municipais brasileiros (em especial com a do GDF a ser analisada posteriormente) é o foco nas pessoas e não nos veículos. (PlanMob pg 7). Só isso já contribui para a concretização de um dos objetivos do Ministério ao elaborar o Plano Diretor de Mobilidade (PlanMob).

De acordo com o Ministério das Cidades:

“a *mobilidade urbana* é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana. Este é um conceito bem mais abrangente do que a forma antiga de tratar os elementos que atuam na circulação de forma fragmentada ou estanque e de administrar a circulação de veículos e não de pessoas.

“Esse conceito recebe ainda quatro complementos, igualmente estruturais da política desenvolvida pelo Ministério das Cidades: a *inclusão social*, a *sustentabilidade ambiental*, a *gestão participativa* e a *democratização do espaço público*. O primeiro afirma o

¹⁸ Brasil. Código de Trânsito Brasileiro. Contagem: Santa Clara Editora Produções de Livros Ltda, 2000. (Art. 1º, parágrafo primeiro, pp.13).

¹⁹ Montezuma, 2003. (tradução livre)

compromisso do Governo Federal com a construção de um país para todos, tendo o direito à mobilidade como meio de se atingir o direito à cidade. O segundo demonstra a preocupação com as gerações futuras e com a qualidade de vida nas cidades. O terceiro traduz a busca pela construção da democracia política, econômica e social. E o quarto complemento se refere ao princípio da equidade no uso do espaço público”²⁰.

No atual contexto das grandes cidades, onde a maior parte da poluição é proveniente dos gases emitidos pelos automóveis, onde os engarrafamentos tornam-se cada vez maiores, onde é cada vez mais difícil encontrar vagas nos estacionamentos, onde ocorrem dezenas de acidentes automobilísticos todos os dias e onde a poluição sonora atinge nível bastante elevado, ou seja, onde o trânsito é o responsável por considerável parcela dos grandes transtornos, é cada vez mais premente a necessidade da utilização de formas alternativas de mobilidade urbana. Por todos esses motivos, principalmente pelos engarrafamentos, percebe-se que há a tendência a uma maior lentidão nos deslocamentos que utilizam o automóvel, ao contrário do que apregoam as campanhas publicitárias da indústria automobilística.

Montezuma destaca quatro fatores principais de influência na mobilidade urbana dos países em desenvolvimento: crescimento urbano acelerado; desarticulação entre forma urbana e sistema de mobilidade; concentração de atividades nas zonas centrais; e segregação socioeconômica e espacial. Entre tais características, apenas a segunda pode-se considerar não ser unanimemente perceptível em Brasília, apesar de essa exceção ser devida à articulação entre a forma da cidade e a mobilidade por automóveis ter sido privilegiada no projeto urbanístico.

Nesse contexto, foi criado recentemente o conceito de **mobilidade sustentável**, que sugere a redução do uso dos automóveis particulares, a melhoria das condições e o aumento do uso do transporte coletivo, o desenvolvimento de combustíveis não-poluentes e a maior utilização de meios de transporte alternativos, como a bicicleta. Dentro do que se vem chamando de “desenvolvimento sustentável”, a mobilidade sustentável busca o desenvolvimento das formas de locomoção urbana, tentando ainda garantir e melhorar a qualidade de vida de todos os habitantes das cidades, sem causar danos ao meio ambiente. É o incentivo ao uso do transporte coletivo, dos “biocombustíveis” (que poluem muito

²⁰ Ministério das Cidades, 2004: 15.

menos do que os combustíveis fósseis e podem ser extraídos de fontes renováveis), o incentivo à caminhada e à pedalada.

A necessidade da mobilidade sustentável vai muito além da redução dos altos níveis de poluição: ela engloba a consciência que as pessoas devem ter de não poluir, de tornar as cidades ambientes mais agradáveis para viver, de adotar os princípios da cidadania até mesmo nas pequenas atitudes diárias relacionadas ao transporte nas cidades. Mas é algo que depende fundamentalmente da conscientização, da participação dos governos, do desenvolvimento da educação e da verdadeira prática da cidadania em todas as camadas da população e em todas as faixas etárias. Representa a preocupação com a preservação do meio ambiente, que deve estar presente também na hora de escolher um meio de transporte.

Recentemente os órgãos governamentais também têm assimilado essas novas concepções. No entendimento do Ministério das Cidades, “a mobilidade está vinculada à qualidade de vida dos locais onde as pessoas moram e para onde se deslocam, devendo estar articulada com o plano de desenvolvimento da cidade e com a democratização dos espaços públicos, conferindo prioridade às pessoas e não aos veículos”.²¹

Conforme a definição do Centro por um Transporte Sustentável do Canadá:

"Um transporte sustentável é aquele formado por um sistema que permite as pessoas e as sociedades de satisfazer suas principais necessidades de acesso de uma maneira consistente e compatível com a saúde dos seres humanos e dos ecossistemas, sob o signo da equidade, para as gerações e entre elas; funciona eficazmente, oferece escolhas dos modos de transportes e apóia uma economia dinâmica; limita as emissões e os dejetos de maneira a não ultrapassar a capacidade do planeta em absorvê-los, reduz ao mínimo o consumo de fontes não renováveis, reutiliza e recicla seus compostos e reduz ao mínimo os ruídos e a utilização da terra".²²

O outro sentido pelo qual pode ser entendida a sustentabilidade (ou não) da mobilidade urbana extrapola o caráter ecológico comumente dado ao termo. Trata-se da sustentabilidade referente à continuidade da mobilidade, pois alguns modelos já se mostraram ineficazes quando se considera o longo prazo.

²¹ Conferência das Cidades: Resoluções I. Brasília: Ministério das Cidades, 2003.

²² Extraído do sítio virtual <http://www.ruaviva.org.br/mobilidade/index.html>, mantido pela organização não governamental Ruaviva – Instituto da Mobilidade Sustentável

Para explicar melhor será aqui utilizado o exemplo de Brasília, onde o modelo vigente baseia toda a mobilidade nos automóveis e procura favorecer apenas o trânsito de veículos automotores.

Um dos pressupostos da dissertação em elaboração, a ser mais bem esclarecido ao longo da pesquisa, é o de que o modelo de mobilidade urbana de Brasília é insustentável, pois faz com que cada cidadão procure ter seu próprio automóvel e utilizá-lo a cada deslocamento. Em consequência, o número de veículos circulando diariamente aumenta de forma tão acelerada que não há como o poder público garantir que haja espaço para os deslocamentos e estacionamentos desses veículos. Sendo assim, a insustentabilidade está no fato de que a cada dia a própria mobilidade dos automóveis se reduz com o aumento dos engarrafamentos (maior lentidão do tráfego, nos mais diversos níveis).

Os indivíduos que não utilizam automóveis particulares para se locomover também são prejudicados na medida em que o transporte público, no caso de Brasília, é realizado majoritariamente por ônibus que dividem o espaço com os carros.

Os conceitos de **cidadania** e de cidadão remetem ao de cidade, pois indicam o que antigamente se considerava a condição do habitante da cidade. Hoje em dia são conceitos mais amplos, pois incluem também aqueles que não vivem nas cidades. De qualquer forma, como demonstra Gomes, “ser cidadão é pertencer a uma determinada porção territorial, ou seja, esta é sem dúvida uma classificação espacial”²³. Em resumo, quer dizer que esses conceitos continuam vinculados à condição territorial, que se referem a espaços determinados.

A cidadania é cotidianamente definida como o conjunto de direitos e deveres dos cidadãos. É uma palavra muito proferida em tempos de eleições, quando a mídia faz questão de repetir que votar é exercer a cidadania. Entretanto, o conceito carrega muito mais do que o ato de votar. Envolve, numa descrição mais detalhada, três categorias de direito: os políticos (simbolizados pelo direito de votar e ser votado), os civis (representados pelos direitos à vida, à liberdade, à propriedade etc.) e os sociais (direito à educação, ao trabalho, ao salário justo)²⁴.

Essa clássica divisão em três categorias foi apresentada por T. H. Marshall, que realizou um breve histórico do desenvolvimento de cada uma das categorias na Inglaterra,

²³ Gomes, 2002: 135.

²⁴ Pinsky, Jaime (org.). *História da Cidadania*. São Paulo: Contexto, 2005.

mas sendo de fato um modelo aproximado ao que ocorreu em vários outros lugares, sendo que a principal diferença a ser encontrada nas análises será nas datas, mas não na seqüência de etapas percorridas.

Quanto ao que significa a cidadania, Marshall afirma que:

“A cidadania é um *status* concedido àqueles que são membros integrais de uma comunidade. Todos aqueles que possuem o *status* são iguais com respeito aos direitos e obrigações pertinentes ao *status*. (...) A classe social, por outro lado, é um sistema de desigualdade. E esta também, como a cidadania, pode estar baseada num conjunto de ideais, crenças e valores. É, portanto, compreensível que se espere que o impacto da cidadania sobre a classe social tomasse a forma de um conflito entre princípios opostos. Se estou certo ao afirmar que a cidadania tem sido uma instituição em desenvolvimento na Inglaterra pelo menos desde a segunda metade do século XVII, então é claro que seu crescimento coincide com o desenvolvimento do capitalismo, que é o sistema não de igualdade, mas de desigualdade. Eis algo que necessita de explicação. Como é possível que estes dois princípios opostos possam crescer e florescer, lado a lado, no mesmo solo? O que fez com que eles se reconciliassem e se tornassem, ao menos por algum tempo, aliados ao invés de antagonistas? A questão é pertinente, pois não há dúvida de que, no século XX, a cidadania e o sistema de classe capitalista estão em guerra.”²⁵

“... A igualdade implícita no conceito de cidadania, embora limitada em conteúdo, minou a desigualdade do sistema de classe, que era, em princípio, uma desigualdade total...”²⁶

Marshall refere-se à condição de igualdade que a cidadania pressupõe entre todos os que são considerados cidadãos. Não de uma igualdade em todas as esferas da vida, mas de um estabelecimento de condições mínimas de vida a que cada indivíduo detentor daquele *status* tem direito. Nas palavras do autor:

“O que interessa é que haja um enriquecimento geral da substância concreta da vida civilizada, uma redução geral do risco e da insegurança, uma igualação entre os mais e menos favorecidos em todos os níveis – entre o sadio e o doente, o empregado e o desempregado, o velho e o ativo, o solteiro e o pai de uma família grande. A igualação não se refere tanto a classes quanto a indivíduos componentes de uma população que é

²⁵ Marshall, 1967: 76.

²⁶ Marshall, 1967: 77.

considerada, para esta finalidade, como se fosse uma classe. A igualdade de *status* é mais importante do que a igualdade de renda”²⁷.

Ainda segundo Marshall, a mesma igualdade que deveria valer para a concessão de direitos também é devida quando se fala nos deveres de cada cidadão e nas restrições a que se sujeita em prol de um benefício proporcionado pela vida em sociedade julgado mais valioso:

“Se se invoca a cidadania em defesa dos direitos, as obrigações correspondentes da cidadania não podem ser ignoradas. Estas não exigem que um indivíduo sacrifique sua liberdade individual ou se submeta, sem motivo, a qualquer exigência feita pelo Governo. Mas exigem que seus atos sejam inspirados por um senso real de responsabilidade para com o bem-estar da comunidade”²⁸.

Quando se fala em mobilidade urbana pode-se pensar diretamente no famoso “direito de ir e vir”, o que não é equivocado. O que a dissertação em questão pretende demonstrar é justamente a relação entre esse direito, arduamente defendido pelos que lutam pela mobilidade sustentável, e os outros direitos que, em conjunto, compõem o que se poderia chamar de cidadania plena. Isso quer dizer que a garantia do direito de ir e vir a todos os cidadãos (um dos objetivos da mobilidade sustentável) é consequência e ao mesmo tempo pré-requisito para a existência de fato dos demais direitos.

Nas concepções mais modernas de cidadania, inclui-se também o chamado direito à cidade²⁹, que representa o direito que todos os cidadãos deveriam ter de usufruir de sua cidade e tudo o que ela oferece, considerando opções de trabalho, esporte e lazer.

Sinteticamente enunciados os conceitos básicos da dissertação, parte-se agora para a elucidação dos motivos que fazem desses conceitos essenciais ao entendimento da linha de raciocínio seguida na pesquisa.

Trata-se de sugerir inicialmente como a mobilidade é uma das condições para a própria existência das cidades conforme as características sociologicamente apontadas para que assim sejam considerados determinados povoamentos humanos.

Sem que haja mobilidade para os habitantes de uma cidade, não haveria a condição do anonimato, pois com a circulação restrita os indivíduos cruzariam sempre e somente com aqueles que estão mais próximos.

²⁷ Marshall, 1967: 94-95.

²⁸ Marshall, 1967: 104.

²⁹ Sobre o assunto, ver Tese de Doutorado de Jeová Dias Martins defendida em 2006 neste Departamento.

A mobilidade também é indispensável para a divisão do trabalho, uma vez que os produtos e serviços necessitam deslocar-se para que atinjam a todos e permitam a especialização individual e as trocas entre os cidadãos.

Em síntese, não é sem razão que a Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, também conhecida como Estatuto da Cidade, esclarece que “direito a cidades sustentáveis deve ser entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, *ao transporte* e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (grifo nosso).

Talvez a mobilidade não seja discutida com mais frequência por ser um meio e não o fim da materialização das características do modo de vida urbano, moderno por excelência. Não é que a questão da mobilidade precise estar presente no conceito de cidade, mas é necessário ter atenção ao fato de que a mobilidade é essencial para a existência do que se define como características eminentemente urbanas. Mesmo que a mobilidade não esteja diretamente sendo colocada como constituinte das cidades, ela exerce um papel indireto fundamental.

Jane Jacobs apresenta uma visão sofisticada do papel das ruas e das calçadas:

“As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar os pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimo dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento adequado das cidades.”³⁰

Seguindo a mesma linha de raciocínio, inclusive citando Jacobs, Henry Lefebvre também analisa as funções exercidas pela rua e tece argumentos “a favor da rua” e “contra a rua”, observando influências tanto na infra-estrutura urbana quanto no modo de vida dos habitantes das cidades:

“*A favor da rua*. Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas).

³⁰ Jacobs, 2000: 29.

Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada. [...] Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, *apropria-se* dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado”.³¹

Essas citações têm nesse trabalho o objetivo de demonstrar como reflexões de autores já consagrados nos estudos urbanos sobre a circulação nas cidades. Foram escolhidas porque explicitam a importância da mobilidade urbana para as cidades e foram escritos sem foco em uma cidade específica, porém buscando a compreensão de algo que seja comum a todas as cidades. Deixam claro que não há vida urbana sem deslocamentos, que todos os cidadãos dependem de mobilidade para viver a cidade e exercer sua cidadania. Exemplificam que a circulação nas cidades é muito mais do que mero deslocamento, é também espaço para interações sociais, mesmo que fugidias. A forma de circulação também influencia nas relações sociais e serve como indicador de posição social dos indivíduos.

A importância da mobilidade urbana está, pois, não só no fato de ser ela garantidora de todas as características que definem o modo de vida urbano, desde as mais primordiais indicadas pelos autores clássicos citados anteriormente – anonimato, heterogeneidade, divisão do trabalho etc. – até as mais avançadas noções de direito à cidade enunciadas nos dias de hoje.

Importante destacar aqui, como em outros trechos da dissertação, a diferenciação entre as expressões “cidade” e “modo de vida urbano”. O modo de vida urbano pode estar presente ou não nas cidades. O que se quer evitar com essa ressalva é que não necessariamente um povoamento humano deixa de ser cidade se não tiver acentuadas as características de um modo de vida. Uma das principais características do modo de vida urbano, o anonimato, por exemplo, não é frequente em cidades pequenas, mas estas não perdem esse *status* por causa disso.

No Brasil, os estudos urbanos nas ciências humanas têm sido focados em temas como planejamento urbano, reforma urbana, gestão das cidades, habitação, saneamento,

³¹ Lefebvre, 1999: 29-30.

participação popular e segurança pública (um tema já praticamente independente). Atenção especial tem sido dada às grandes cidades (metrópoles).

Dentre os autores brasileiros que têm publicações diretamente relacionadas à mobilidade urbana e que ainda não têm seus trabalhos tão conhecidos, merecem destaque o arquiteto e urbanista Cristóvão Duarte e a antropóloga Janice Caiafa.

Duarte tece várias críticas à opção pelo modelo rodoviário como forma principal de circulação nas cidades brasileiras quando da acelerada expansão urbana ocorrida no país a partir da década de 1950, além de conseguir resumir as causas e as conseqüências da defasagem dos sistemas de transporte público e de todo o processo histórico que culminou no caos do trânsito hoje enfrentado pela população, ele acrescenta:

“A oferta de transportes públicos não ocorreu, entretanto, na mesma proporção que crescia a demanda. A precarização do transporte ferroviário e o desmantelamento das linhas de bondes existentes nas grandes cidades brasileiras consagraram o ônibus como modalidade principal do transporte público de passageiros. Lastimavelmente, as concessões para a exploração das linhas de ônibus não se fizeram acompanhar dos indispensáveis investimentos e mecanismos de controle, por parte do poder público, que assegurassem a boa qualidade do serviço prestado à população. Desta forma, não obstante a falta de outras opções (ou talvez por isso mesmo), o sistema de transporte por ônibus transformou-se num serviço de baixa qualidade, caracterizado pela irregularidade e pelo desconforto, destinado preferencialmente, ao atendimento das classes trabalhadoras, sem acesso ao transporte particular.

“Os investimentos públicos priorizaram a ampliação e modernização da rede rodoviária, de modo a garantir fluidez e acessibilidade aos deslocamentos motorizados. Em inúmeras cidades brasileiras, a década de 60 ficaria marcada pela proliferação de viadutos destinados a desafogar os pontos críticos da malha viária. O receituário da gestão rodoviária incluiu também outras ‘melhorias’, tais como a construção de vias expressas e túneis, a semaforização e a sinalização de rede viária, o recapeamento asfáltico e o alargamento indiscriminado de vias arteriais, coletoras e locais.”³²

Os resultados, segundo o autor, foram “as chamadas ‘deseconomias urbanas’, caracterizadas pelos prejuízos econômicos relacionados aos congestionamentos, à

³² Duarte, 2006: 24-25.

poluição, ao consumo de combustíveis e ao uso perdulário do espaço viário”. Duarte conclui:

“Em nome da velocidade e do progresso a qualquer preço, a cidade tradicional que resistia (e que ainda resiste) enquanto espacialidade foi impiedosamente fragmentada e, mesmo, parcialmente destruída”.³³

Com uma obra bastante esclarecedora sobre as diferenças entre os subúrbios e os centros urbanos nos Estados Unidos, o livro “Aventura das Cidades: ensaios e etnografias”³⁴, Janice Caiafa consegue demonstrar a importância da mobilidade urbana, em especial do transporte coletivo, para a vida nas cidades.

Janice Caiafa, ao mesmo tempo em que analisa o sistema de transporte coletivo de Nova Iorque, apresenta reflexões sobre o papel do transporte coletivo para a cidade. A autora relata como uma cidade se faz a partir da ocupação coletiva e conseqüente produção de espaços públicos, de forma que se constitui algo essencial para a existência de quaisquer das características já mencionadas para a materialização dos modos de vida urbanos. Nas palavras da autora:

“Historicamente, as cidades surgem provocando o povoamento espacial e a produção de espaços públicos. A ocupação coletiva gera heterogeneidade, de alguma forma misturando os habitantes e em diferentes graus dessegregando os meios fechados e familiares”³⁵.

A suburbanização, antes aqui referida no trecho referente ao artigo de Herbert Gans, também é bastante citada por Caiafa, porém com grande destaque para as diferenças entre Nova Iorque e as outras cidades estadunidenses. De acordo com a antropóloga brasileira, Nova Iorque sofreu muito menos do que as demais cidades de seu país com esse processo, e foi justamente isso que garantiu a continuidade da qualidade do transporte coletivo e que este fosse gerido pelo poder público. Isso se deve ao fato de que nos outros núcleos urbanos, o esvaziamento dos centros fez com que a demanda pelo transporte coletivo fosse drasticamente reduzida, levando à falência muitas das empresas privadas concessionárias do serviço. Talvez o fator mais importante a ser considerado nesse trabalho seja a diferença das formas predominantes de mobilidade entre os centros urbanos

³³ Duarte, 2006: 118.

³⁴ Caiafa, 2007.

³⁵ Caiafa, 2007: 19.

e os subúrbios: nos subúrbios, a forma quase hegemônica de deslocamento é o automóvel particular, o que se daria em parte devido à baixa densidade populacional que tornaria a exploração do serviço pouco atraente para as empresas privadas e também serviria de justificativa para que o estado não encampasse a execução do serviço; nos centros e especialmente em Nova Iorque, ao contrário, há uma efetiva utilização do transporte coletivo.

A autora chama a atenção para o fato de os estadunidenses pregarem aos países ditos “em desenvolvimento” um modelo de exploração do transporte coletivo por empresas privadas e internamente praticar justamente o contrário, ou seja, o transporte coletivo nos Estados Unidos é gerido majoritariamente pelo poder público. Segundo Caiafa, isso ocorre porque há nos centros urbanos a percepção da imprescindibilidade do serviço de transporte público para a própria viabilidade das cidades e, quando empresas particulares se mostram desinteressadas ou mesmo incompetentes para a realização do serviço, o poder público assume a responsabilidade.

A autora também defende essa imprescindibilidade do transporte coletivo, pois acredita que ele, facilitando o deslocamento dos cidadãos e, por isso mesmo, a vivência e a convivência nos mais diversos espaços das cidades, também favorece a interação entre os indivíduos e se constitui ele mesmo, o transporte coletivo, um espaço público de contato entre concidadãos.

Outro aspecto ressaltado por Caiafa para defender o uso dos transportes coletivos é justamente a essência de coletividade neles presente, uma vez que se trata de uso coletivo de espaços públicos, ao contrário do que ocorre com a utilização dos automóveis particulares, quando espaços públicos são temporária (as próprias vias de circulação) ou permanentemente (estacionamentos) privatizados quando ocupados por veículos particulares.

Ao comentar sobre os automóveis particulares a autora afirma que “nesse meio de transporte individual é possível evitar a convivência no veículo coletivo e ao mesmo tempo deslocar-se com maior eficiência, o que minimiza a importância do percurso, e a ocupação do espaço público se torna um mero intervalo de tempo entre a partida e a chegada com

tendência a eclipsar-se. Além disso, a viagem de automóvel utiliza o espaço coletivo para fins particulares, configurando uma ocupação privada da via pública”³⁶.

Caiafa resume a importância da mobilidade para a vivência da cidade da seguinte maneira:

“A ocupação coletiva é a nossa garantia. É a mistura urbana, a concentração e a circulação, o contágio em plena rua que garantem a nossa presença e a nossa liberdade de circular e, portanto, a nossa relação ativa com a cidade”³⁷.

O livro “Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus do Rio de Janeiro”³⁸, também de Janice Caiafa, é resultado de pesquisa realizada sobre o transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Nessa pesquisa foram abordados diversos temas, como as condições de trabalho dos rodoviários, violência urbana, a questão da circulação na cidade, com enfoque na política de transporte e as conseqüências dela para a população, entre outras questões, sempre partindo de uma perspectiva marxista. Os autores mais citados na obra são: Marx, Simmel, Benjamin, Deleuze e Guattari.

Além de Marx, suas análises da lógica capitalista de exploração dos trabalhadores e de exclusão social relacionadas aos componentes do sistema de transporte do Rio de Janeiro são baseadas nas obras de Deleuze e Guattari. Benjamin e Simmel são citados quando se trata de interpretar o efeito daquela lógica e daqueles componentes no cotidiano dos indivíduos.

Para a pesquisa, realizada entre os anos de 1996 e 2000, foram aplicadas as técnicas de observação participante, observação não participante e entrevistas, que, no fim das contas, resultaram em uma verdadeira etnografia das viagens de ônibus. Também contribuíram para este trabalho outras experiências e pesquisas realizadas pela autora em Nova Iorque, nos Estados Unidos da América.

Uma das idéias centrais do livro é que as cidades se apóiam não na concentração, mas na dispersão, viabilizada pelo trânsito e tendo o transporte coletivo como componente de grande importância. O trânsito é considerado como produtor de exterioridade (em relação ao espaço privado), responsável pela mistura urbana, pela heterogeneidade, é

³⁶ Caiafa, 2007: 22.

³⁷ Caiafa, 2007: 25.

³⁸ Caiafa, 2002.

colocado como um espaço de contato. “As cidades se desdobram em redes pela multiplicação das trajetórias”³⁹.

O norte da pesquisa foi tentar desvendar em que medida o transporte público cumpre a função de estender a mobilidade a todos, promovendo assim a fuga necessária à constituição das cidades.

Após apresentar os primórdios dos estudos urbanos nas ciências sociais e indicar o papel que a mobilidade urbana exerce no cotidiano urbano, parece ainda faltar um bom exemplo para demonstrar o que foi dito pelos autores de maneira teórica e com pequenos exemplos. Sendo assim, será apresentado adiante um exemplo trazido pela obra de outro autor de renome no campo das ciências sociais. Trata-se do livro “Os estabelecidos e os *outsiders*”, de Norbert Elias⁴⁰.

A obra refere-se um estudo etnográfico realizado entre o final da década de 1950 e o início da de 1960, em que Elias descreve as relações sociais entre os distintos grupos da localidade de Winston Parva, região suburbana de uma cidade inglesa.

É um bairro operário da cidade, dividido em três zonas, nomeadas no estudo de Zona 1, Zona 2 e Zona 3, sendo que a Zona 1 é habitada majoritariamente por famílias de classe média e as Zonas 2 e 3 por operários das fábricas próximas. Os nomes das referidas Zonas, bem como o próprio nome do bairro, Winston Parva, são fictícios, pois os autores optaram pela manutenção do anonimato da comunidade estudada.

Apesar de não haver grandes diferenças sócio-econômicas ou culturais entre os moradores das zonas 2 e 3, os habitantes desta última eram estigmatizados pelos moradores das outras zonas e considerados cidadãos de segunda classe, como se fossem sujos e mal educados.

Aparentemente não havia nada que diferenciasse as populações das zonas 2 e 3, apenas a antiguidade no bairro: os moradores da zona 2 estavam ali desde a criação do bairro, enquanto que os moradores da zona 3 chegaram aproximadamente 30 anos depois. Os moradores da zona 2 compunham um grupo coeso e ocupavam posição hegemônica na região, desenvolvida e mantida por mecanismos como a fofoca, responsável por difundir informações que confirmassem seus preconceitos com relação aos moradores da zona mais

³⁹ Caiafa, 2002: 19.

⁴⁰ Elias, 2000.

recente (ressaltavam o que pudesse servir como confirmação das características negativas dos novatos e o que servisse para ilustrar a própria superioridade com relação aos outros).

Mas o que esse estudo tem a ver com a mobilidade? Ele demonstra como a pouca mobilidade serve para preservar a interação maior entre vizinhos e grupos geograficamente próximos (contatos mais freqüentes e duradouros), fazendo com que os parâmetros de comportamento, o *ethos* em geral, fiquem bastante restritos, limitados. O próprio Elias cita, em determinado momento, como a mobilidade do carro, mais presente entre os moradores da zona 1, propiciava maior relação com grupos sociais mais distantes (física e socialmente). A convivência maior com grupos diversificados proporcionava aos moradores da zona 1 uma visão mais ampla e tornava-os mais indiferentes aos moradores da zona 3.

A mobilidade maior dos habitantes da zona 3 garantiu-lhes um círculo de amizades mais disperso na cidade e mais diversificado, conseqüentemente, não eram tão envolvidos com o esquema de fofocas de Winston Parva.

A diferença que a mobilidade faz para os indivíduos, no que concerne a suas relações interpessoais e sua vida urbana, torna-se mais nítida na seguinte citação, onde Elias se refere aos moradores de maior renda no Bairro de Winston Parva:

“A mobilidade proporcionada pelos automóveis, quando não se precisava encarar o custo do transporte como um ônus pesado, permitia estabelecer e manter relações bastante estreitas com moradores de fora do próprio bairro”.⁴¹

Certamente a ampliação da mobilidade dos habitantes de Winston Parva acelerou a alteração da mentalidade vigente na zona 2, fazendo com que a fase de estigmatização de um grupo não muito distante culturalmente fosse logo superada. (isso é uma hipótese, pois não se sabe o que ocorreu naquela comunidade que não foi devidamente identificada no livro para preservar a identidade da população).

Provavelmente não foi a intenção de Elias demonstrar a influência da mobilidade urbana nas relações sociais mantidas em Winston Parva, se é que ele mesmo se deu conta dessa influência em sua plenitude. Contudo, o exemplo proporcionado pelo eminente sociólogo alemão se serve perfeitamente para ilustrar uma situação real onde as relações acima descritas entre a mobilidade urbana e as características urbanas abordadas pelos diversos autores aqui mencionados.

⁴¹ Elias, 2000: 71.

3. CAPÍTULO II – A MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL

A população mundial está cada vez mais concentrada nos centros urbanos, tendência que se verifica em praticamente todos os países, contudo em ritmo mais elevado nos países em desenvolvimento. “Em 1950, havia 86 cidades no mundo com mais de 1 milhão de habitantes; hoje [2006] são 400, e em 2015 serão pelo menos 550”, segundo Mike Davis.⁴²

Infelizmente esse crescimento acentuado das cidades nos países em desenvolvimento trouxe consigo uma expansão maior ainda das favelas, áreas com alta densidade populacional, sem urbanização e ocupadas por famílias de baixa renda.

Diversas cidades brasileiras cresceram rapidamente com a industrialização do país, o que desencadeou uma série de problemas nos centros urbanos: desemprego, favelização, congestionamentos, violência, poluição etc. Ocorreram mudanças comportamentais, nas formas de interação social, na visualização das estratificações sociais e no número de atividades desenvolvidas pelos indivíduos, com a concentração e especialização decorrentes da vida urbana.

Nesse novo contexto de transformações nos espaços urbanos, a mobilidade urbana e sua intrínseca ligação com as atividades típicas das cidades fazem com que a compreensão das formas de deslocamento urbano sejam também essenciais para a compreensão do desenvolvimento das cidades.

Como assinala o Instituto Socioambiental - ISA:

“A mobilidade urbana é uma questão crucial no desenvolvimento das grandes cidades. No Brasil, o quadro é grave, já que desde a década de 1950 o modelo de transporte privilegiou a mobilidade da população por meio de transporte individual. A histórica falta de planejamento e investimento em transporte reflete-se, hoje, na má qualidade dos serviços prestados à população na maior parte das cidades brasileiras”.⁴³

O privilégio foi dado aos automóveis, mas a renda da maioria da população não permite que esse seja o meio mais utilizado. Por opção ou por falta dela, a maior parte das pessoas usa o transporte público. Ainda há aqueles que não têm renda suficiente nem para usar o ônibus, o que trouxe conseqüências para as maiores cidades brasileiras:

⁴² Davis, 2006: 13.

⁴³ ISA, 2007: 409.

“Cerca de 60% dos moradores das cidades são usuários de transporte público, apesar das tarifas cobradas atualmente o terem tornado inacessível para um contingente de 37 milhões de brasileiros. O crescimento do transporte coletivo clandestino é um dos reflexos das limitações dos sistemas de transporte público no Brasil. A pouca mobilidade das pessoas mais carentes afeta diretamente suas oportunidades de emprego e dificulta o acesso aos serviços básicos de atendimento à população, como saúde e educação.

“As conseqüências da opção da matriz de transporte individual no Brasil vão da caótica circulação nos grandes centros urbanos ao impacto na qualidade do ar que respiramos, passando pelo número expressivo de mortos e feridos no trânsito. Os acidentes de trânsito são a segunda maior causa de mortes no País, perdendo apenas para as armas de fogo”.⁴⁴

Em excelente trabalho sobre transporte urbano em países em desenvolvimento, Eduardo Vasconcellos conseguiu resumir em poucas palavras a situação dos transportes nas grandes cidades dos países menos abastados:

“Apesar de todas as intervenções realizadas, as condições de transporte e trânsito nos países em desenvolvimento permanecem insatisfatórias para a maioria, especialmente para aqueles que não têm acesso ao transporte privado: as grandes cidades apresentam baixos níveis de serviço dos transportes públicos, distribuição desigual de acessibilidade, altos índices de acidentes de trânsito (envolvendo principalmente os papéis mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas), congestionamento, poluição ambiental e invasão dos espaços habitacionais e de vivência coletiva por tráfego inadequado”.⁴⁵

Um exemplo de cidade cujo planejamento deu prioridade aos automóveis é Brasília. Durante seu governo, Juscelino Kubitschek seguiu a cartilha desenvolvimentista e entre suas prioridades foi colocada a consolidação da indústria automobilística no país, com o conseqüente desenvolvimento também da malha rodoviária. Nesse sentido, a transferência da capital veio a calhar, pois impulsionou a ocupação do território nacional, em especial da região centro-oeste, e a construção de rodovias para interligar as regiões estava em plena consonância com a escolha política de dar mais atenção a determinados setores da indústria.

⁴⁴ ISA, 2007: 409.

⁴⁵ Vasconcellos, 2000:13.

Talvez nem mesmo os maiores entusiastas da indústria automobilística imaginassem naquele período que ela alcançaria a importância que tem hoje. O ritmo da produção e comercialização de veículos no país é muitas vezes interpretado como o termômetro da economia nacional.

As escolhas políticas dos rumos da industrialização do país tomadas nas décadas de 1950 e 1960 consolidaram o modelo de transporte rodoviário tanto para pessoas como para cargas, tanto dentro das cidades como entre elas. A partir desse quadro, o automóvel ficou irreversivelmente incorporado à cultura urbana brasileira.

As conseqüências da prioridade dada aos automóveis são:

- aumento do número de carros circulando;
- aumento da poluição, tanto do ar quanto visual e sonora;
- aumento no número e na extensão dos congestionamentos;
- aumento das dificuldades para encontrar vagas nos estacionamentos;
- aumento no número de acidentes;
- manutenção da desigualdade social e da exclusão dos menos favorecidos;
- maior cobertura asfáltica do solo com impactos ambientais decorrentes da redução da permeabilidade;
- maior necessidade de adaptações nas redes de águas pluviais;
- aumento da área pública ocupada por vias e estacionamentos fazendo com que, na prática, essas áreas sejam privatizadas em favor daqueles que usam carros e contribuem diretamente para todos os problemas acima citados.

Diante dessas conseqüências, chega-se à conclusão de que o privilégio aos automóveis é insustentável tanto do ponto de vista da qualidade ambiental urbana, posto que se constituem de meios poluentes de locomoção (poluição sonora, do ar e visual) quanto do ponto de vista social, já que reflete e reforça a desigualdade entre as classes.

A noção de que a mobilidade urbana baseada nos automóveis particulares constitui um modelo socialmente excludente, uma vez que as camadas de baixa renda da população ficam em segundo plano, já está bastante difundida nos meios acadêmicos. Para citar exemplos recentes:

“quando este espaço [da cidade] é desenhado privilegiando o automóvel, isto exclui grande parte da população que não possui carro ou prefere se deslocar a pé, de bicicleta ou transporte coletivo”.⁴⁶

Sobre o automóvel, o sociólogo britânico Anthony Giddens tem a seguinte reflexão, que ajuda a compreender porque se tornou um objeto tão cobiçado e, por consequência, tão problemático nas cidades hoje em dia:

“é um instrumento útil e rápido como meio de transporte; é um elemento de conforto e comodidade conforme a maioria das pessoas busca para melhorar o padrão de vida; representa status social e poder. Tudo isso são símbolos sociais criados pelos homens e pela sociedade”.⁴⁷

O projeto de Brasília foi concebido por Lúcio Costa e influenciado pelas idéias contidas na Carta de Atenas, famoso documento sobre urbanismo, resultado da assembléia do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1933, compilado por Le Corbusier. Na Carta há claras referências à necessidade de separação física entre os diversos atores do trânsito. Entretanto, o projeto do Plano Piloto dá prioridade total aos automóveis e em poucos momentos se percebe alguma preocupação com os pedestres. Isso significa que o transporte público e as bicicletas, por exemplo, foram deixados de lado. Até mesmo a pouca preocupação com os pedestres parece ter tido como objetivo garantir melhores condições de fluidez para os automóveis. Ciclistas foram completamente ignorados.

No caso de Brasília, a população aumentou e mais ainda o número de carros, mas nas áreas tombadas não há como aumentar significativamente os espaços destinados aos estacionamentos (a menos que sejam subterrâneos) e às vias de circulação sem ferir o tombamento do projeto urbanístico. Enfim, não há como cada indivíduo se deslocar em um automóvel próprio. Ao mesmo tempo, chama a atenção o dado divulgado em maio de 2008 pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal – Detran (ver figura 1) de que havia 996.228 veículos registrados naquele órgão no mês de abril.

Contudo, deve-se considerar que circulam pelas ruas da cidade veículos registrados em outras unidades da federação, de forma que se sabe que já há mais de um milhão de automóveis circulando pelas ruas do Distrito Federal.

⁴⁶ Duarte *et alii*, 2008: 19.

⁴⁷ Giddens, 2005.

Figura 1 – Crescimento da frota de veículos do DF



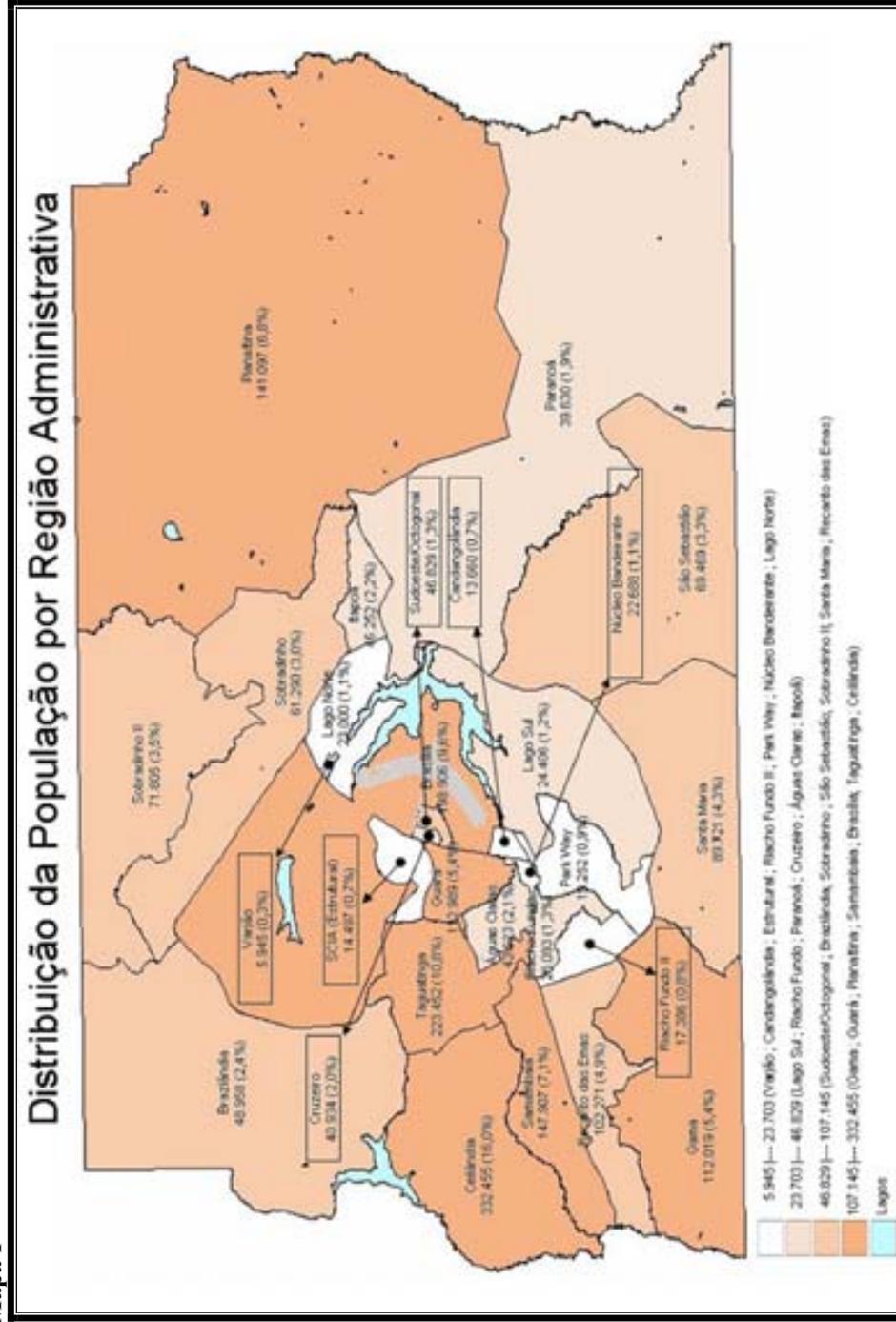
Vê-se nos dados acima como tem sido rápida a expansão do número de veículos no Distrito Federal, uma média de quase 10% ao ano a partir de 2006 e que vem se repetindo quando se compara os dados mensais de 2008, ainda com tendência de crescimento. Os efeitos das recentes facilidades para a compra de automóveis (crédito facilitado, financiamentos divididos em até 72 parcelas, além do aumento do nível de emprego e renda dos últimos anos) têm sido sentidos em Brasília e podem ser percebidos cada vez mais nos numerosos engarrafamentos espalhados pela cidade.

Lúcio Costa imaginou uma população de cerca de 500 mil habitantes para o Distrito Federal no ano 2000. De fato, em tal data o DF já contava com quase 2 milhões de moradores. Por certo que o crescimento acelerado deixou seqüelas nas formas de uso e ocupação do solo, entre elas estão as dificuldades de deslocamento. Dificilmente o urbanista poderia prever que os automóveis adquiririam tamanha importância para a população do DF, ou mesmo que ela fosse tão dependente deles para se locomover.

De acordo com os dados constantes da Avaliação Global do Programa do Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Brasília Integrada⁴⁸, hoje o Distrito Federal possui cerca de 2,28 milhões de habitantes, distribuídos entre as vinte e sete regiões administrativas – RA's: Brasília (compreende as Asas Norte e Sul); Gama; Taguatinga; Brazlândia; Sobradinho; Planaltina; Paranoá; Núcleo Bandeirante; Ceilândia; Guará; Cruzeiro; Samambaia; Santa Maria; São Sebastião; Recanto das Emas; Lago Sul; Riacho Fundo; Lago Norte; Candangolândia; Águas Claras; Sobradinho II; Park Way; Riacho Fundo II; Varjão; Jardim Botânico; Sudoeste e Octogonal; e Setor Complementar de Indústria e Abastecimento. Considerando toda a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE, a população sobre para 2,95 milhões de pessoas. Entretanto, como as ações do Programa Brasília Integrada se restringem à área do DF, o foco da análise deste trabalho está também no território desta unidade da federação. Ainda assim, devido à grande integração econômica entre o DF e o Entorno, é consenso que considerável parcela dos habitantes dos municípios circunvizinhos ao DF também será afetada.

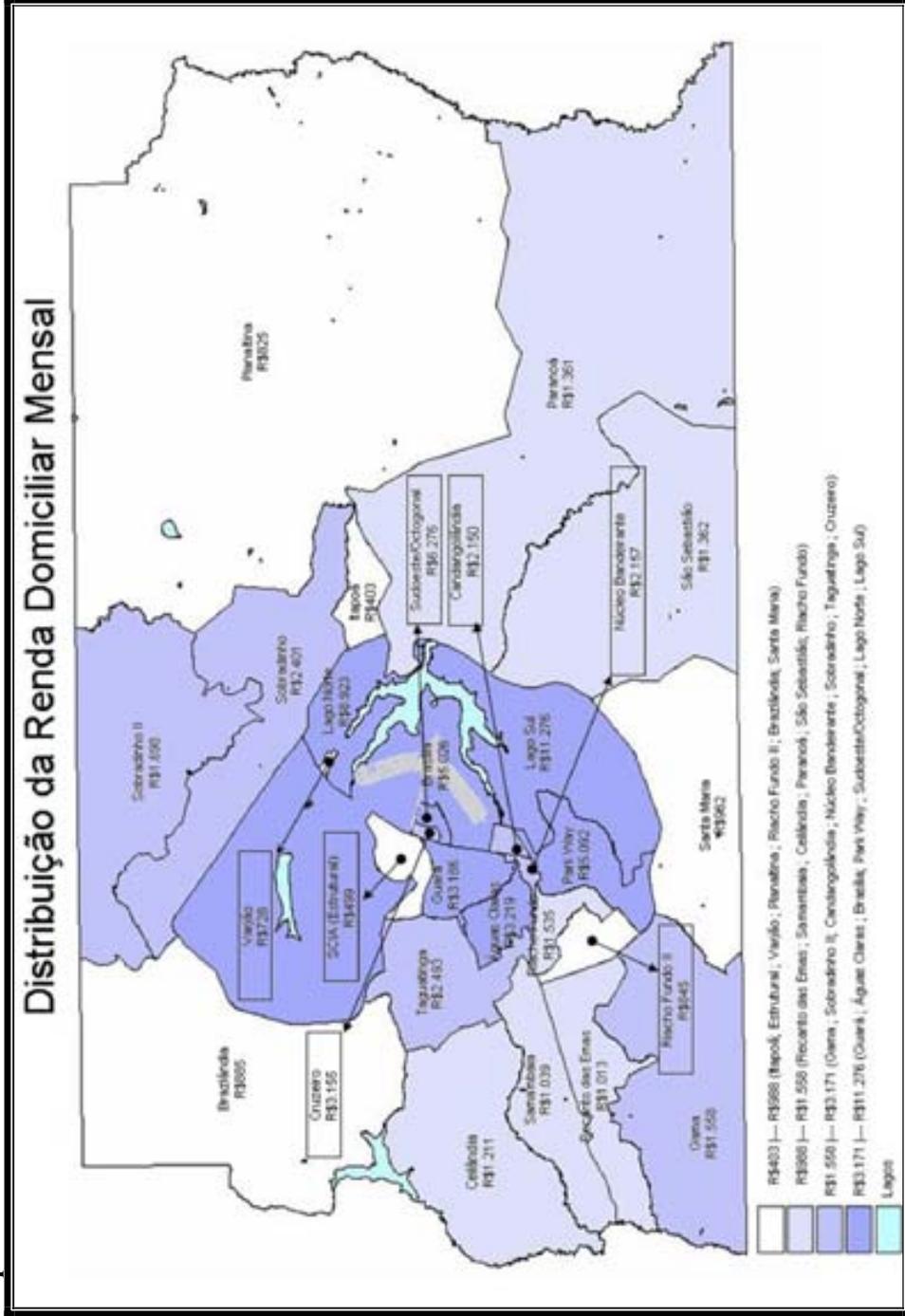
⁴⁸ Governo do Distrito Federal 2007a: 3-4.

Mapa 1



Fonte: CEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

Mapa 2



Fonte: CEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

As RA's são na prática o que em outras cidades as pessoas chamam de bairros, sendo que no caso da RA Brasília, a Asa Norte seria um bairro e a Asa Sul seria outro. Talvez uma das principais diferenças quando se compara o Distrito Federal e suas RA's com outras cidades e seus bairros seja a distância, pois, em geral, as RA's ficam distantes de suas vizinhas dez quilômetros ou até mais. Há algumas exceções, a exemplo de Taguatinga e Ceilândia que são separadas apenas por uma avenida.

Com exceção das RA's Brasília, Lago Norte, Lago Sul, Sudoeste e Octogonal e Setor Complementar de Indústria e Abastecimento, as demais são popularmente chamadas de cidades satélites, expressão que possui certo grau depreciativo por indicar regiões onde vivem pessoas de baixa renda.

Os mapas acima ajudam a compreender como é distribuída a população do DF pelas RA's e a condição socioeconômica predominante em cada RA, bem como as disparidades e hierarquia entre elas.

Observa-se que, em 2004, as cidades de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Águas Claras e Guará, todas próximas umas das outras, abrigavam praticamente a metade dos habitantes do Distrito Federal.

As classes mais altas vivem nas Asas Norte e Sul, nos Lagos Norte e Sul, no Sudoeste e no Park Way. Os demais segmentos da população vivem nas cidades satélites. Recentemente o GDF, os estudiosos e a imprensa têm evitado o termo cidade satélite e usam apenas o termo cidade para referir-se a qualquer uma das RA's, porém, apesar de usarem a mesma nomenclatura, o tratamento dispensado a uma RA depende do *status* social de seus habitantes. Na verdade, a relação entre o *status* social e o tratamento dado à RA é indireta, pois a diferença está é no poder de pressão que cada estrato social é capaz de exercer sobre os administradores públicos. Os mais ricos conseguem ter suas demandas atendidas com mais frequência e com mais rapidez.

No Distrito Federal, a situação do trânsito já é considerada grave, e tende a piorar, como pode ser conferido nos dados estatísticos do aumento do número de veículos divulgados pelo Detran nos quadros acima. Dados estes que também servem para confirmar o que será descrito mais adiante nessa Dissertação como a cultura do automóvel vigente no Distrito Federal e que pode ser considerada uma das causas dessa tendência (ou, pelo menos, contribui para reforçá-la).

Figura 2 – Exemplos de vias congestionadas cotidianamente

ÁREAS COMPLICADAS

Guatambú/Moreno/Esplanada para o CB



PARCELAS FERRAS/CB



TAGUATINGA

Entre o Sudoeste e Taguatinga, via Estrada Parque Taguatinga Guard., tem 17 km. Para as pessoas que seguem de ônibus, ou mesmo de carro, a viagem pode levar mais de uma hora nos períodos de maior movimento. O Correla gastou 18 minutos para fazer o trajeto às 14h30 e 40 minutos às 18h. O percurso pela EPTG (foto) foi o que teve a maior diferença — 22 minutos. Todos os dias, 70 mil veículos passam pela via. Com cinco minutos, o carro pára no primeiro ponto de congestionamento na região do Sudoeste. O fluxo de ônibus, vans e caminhões contribui para a lentidão do trânsito.

SOBRADINHO

A distância entre a saída de Sobradinho e o início do Eixo Norte é de 14km. Diariamente, 32,5 mil veículos fazem esse percurso. Quinta-feira à tarde, a reportagem percorreu o caminho e gastou 12 minutos. Tempo que, às 7h de sexta-feira, foi suficiente apenas para chegar ao viaduto do Colorado. O trajeto foi feito em 25 minutos, 13 a mais que fora do horário de pico. O engarrafamento começa antes das 7h e vai até 8h30. Há três pontos de retenção. A chegada ao viaduto do Colorado é o pior deles. De manhã, o viaduto é o local que concentra o maior engarrafamento.

Kieler Lima/CB



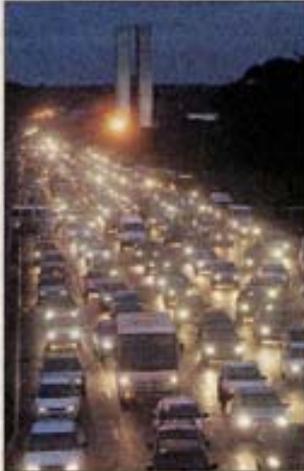
ASA SUL

O trânsito nos horários de pico na 202 Sul e redondezas também se transformou no martírio de quem trafega pelas vias próximas de tesourinhas. Tudo piora na primeira hora da manhã, antes de meio-dia e no final do expediente. Além dos congestionamentos nas tesourinhas do lado par do Eixo — que servem para escoar o trânsito de quem entra e sai nas entrequadras pela L2 Sul —, os motoristas enfrentam problemas de estacionamentos e de acesso às quadras residenciais. Tanto no lado par quanto no ímpar, os engarrafamentos próximos às tesourinhas são um exemplo do crescimento da frota de veículos e da falta de projetos de engenharia de trânsito que poderiam ter evitado as situações como essas.

ESPLANADA

O percurso é pequeno, são apenas 8km. Sem engarrafamento, o carro gasta 10 minutos para percorrer a Esplanada dos Ministérios e o Eixo Monumental. Mas às 18h, quando os servidores públicos costumam sair do trabalho, o tempo quase triplica. Do Congresso Nacional até o viaduto da Rodoferroviária, gasta-se 26 minutos. Qualquer um dos 40 mil motoristas que passam pelo local todos os dias garante que bastam cinco minutos de antecedência para fugir do trânsito. Há dois pontos de retenção no trajeto. O mais complicado fica entre o Congresso Nacional e a Rodoviária (foto). Há muitos semáforos, o que força o motorista a fazer inúmeras paradas. No meio da tarde, o carro leva dois minutos para chegar à Rodoviária. Às 18h, o motorista ainda está em frente ao Ministério da Defesa e só chega ao terminal 12 minutos depois de iniciar o percurso.

Paulo de Araújo/CB



Fonte: Correio Braziliense, 05/03/2007.

Em alguns trechos do trânsito de Brasília, já pode ser observada a maior lentidão no tráfego de automóveis, como, por exemplo, na avenida W3, especialmente no trecho próximo ao Setor Comercial Sul, e em vários outros locais, dependendo do horário (figura 2). É o que se chama de *taxa de saturação* das vias, quando a capacidade da via já atinge o nível máximo que permite razoável circulação. Outro indicador da taxa de saturação das vias da cidade é o fato de que qualquer alteração mínima da rotina (um acidente ou uma blitz, por exemplo) provoca grandes engarrafamentos, ou até mesmo quando um sinal fechado desencadeia um acentuado acúmulo de carros esperando sua vez de passar.

Foi justamente no momento em que várias vias do DF haviam atingido a taxa de saturação (ou já estavam bem próximas desse ponto) é que as condições socioeconômicas da população melhoraram, de forma que o aumento do número de veículos passou a ocorrer em ritmo mais acelerado.

A concentração de atividades na RA Brasília tem como reflexo o fato de que os pontos mais críticos do trânsito do DF estão em seu interior ou nas vias de acesso a ela, em especial aquelas que fazem sua ligação com as RA's mais populosas (ver figura 3).

Um sinal simples da gravidade que a trafegabilidade no DF tem atingido é o congestionamento de uma via como o Eixo Monumental, com seis pistas de rolamento em cada sentido. Soa como uma grande aberração ver, numa cidade do porte de Brasília (população estimada pelo IBGE em cerca de 2,3 milhões), engarrafamentos tão grandes em uma via tão ampla. É mais um indício de que o problema de fato é o excesso de carros.

O local apontado como mais problemático com relação à falta de vagas para estacionar é o Setor Comercial Sul. Em reportagem do Correio Braziliense sobre o assunto, o gerente de engenharia do Detran aconselha os motoristas a buscarem vagas nos estacionamentos das redondezas, inclusive nas quadras residenciais mais próximas.⁴⁹ É um indicativo de que a visão das autoridades locais é totalmente voltada para os automóveis particulares e, ao mesmo tempo, esquivam-se da responsabilidade de garantir um transporte público que atenda às necessidades da população. Por que não sugerem aos motoristas que deixem o carro em casa e utilizem ônibus ou metrô? A região central de Brasília é para onde se dirigem muitas linhas de ônibus e de quase todas as RA's é possível chegar lá, pois é onde está localizado o principal terminal rodoviário da cidade, a Rodoviária do Plano Piloto, além de possuir duas estações de metrô.

⁴⁹ Correio Braziliense, 11/05/2008.

Figura 3– Levantamento de pontos críticos de engarrafamentos no Distrito Federal



Fonte: Correio Braziliense, 17/05/2008.

No trânsito do DF também estão nitidamente marcadas as diferenças entre as classes sociais que, para efeito simplificador serão aqui divididas em duas categorias de forma não muito estereotipada, apesar das exceções: a dos incluídos (classes média e alta) e a dos excluídos (classe baixa).

A Pesquisa Origem-Destino Domiciliar, realizada pela Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central – Codeplan no ano 2000, mesmo com dados de oito anos atrás, é bastante elucidativa e dá uma idéia sobre a configuração da mobilidade urbana do Distrito Federal e da cultura do automóvel vigente na cidade.

A análise desses dados nos dias de hoje deve levar em conta que quando a pesquisa foi realizada a população do DF era de 1.960.485, o número de Regiões Administrativas era bem menor, as vans do transporte alternativo/pirata trafegavam sem controle. De lá para cá, várias RA's foram desmembradas, a exemplo da RA Lago Norte, da qual se desvinculou o Varjão, ou da RA Cruzeiro, da qual se originou a RA Sudoeste e Octogonal, entre outros.

A respeito da renda, há que se considerar que os dados apresentados nos quadros a seguir utilizam como medida o salário mínimo, que à época era de R\$ 151,00.

Uma diferença essencial entre o período da pesquisa e o atual é a entrada em operação do metrô, que alterou significativamente a configuração da repartição das viagens por modo de transporte de algumas RA's, como Taguatinga e Ceilândia, as duas mais populosas.

Tabela 1 - Perfil do usuário por modo de transporte segundo as classes de renda - Distrito Federal - 2000

Classe de Renda	Percentual de Viagens por Modo				
	Ônibus	Auto/Utilitário e Táxi	Lotação	A Pé	Total
0 --- 1 SM	27,48	6,43	3,90	62,19	100,00
1 --- 2 SM	34,55	6,63	3,44	55,39	100,00
2 --- 3 SM	38,51	10,36	4,54	46,59	100,00
3 --- 4 SM	42,61	12,80	3,95	40,64	100,00
4 --- 6 SM	39,88	19,19	4,20	36,74	100,00
6 --- 9 SM	33,98	31,74	3,56	30,73	100,00
9 --- 12 SM	31,49	39,39	2,91	26,21	100,00
12 --- 20 SM	19,37	62,05	1,83	16,75	100,00
20 --- 30 SM	13,03	73,83	1,23	11,91	100,00
>30 SM	6,45	84,92	0,44	8,19	100,00

Fonte: CODEPLAN - Pesquisa Origem-Destino Domiciliar – 2000

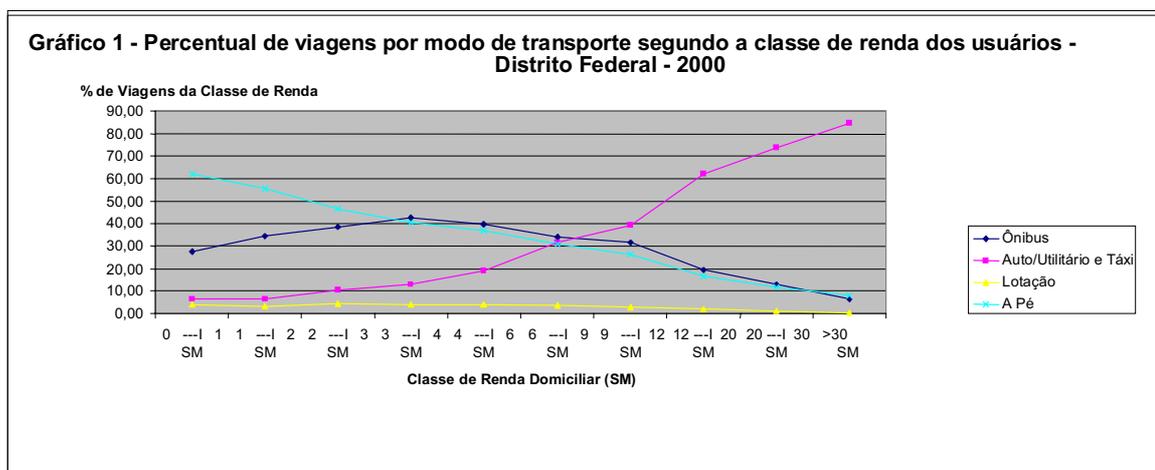


Tabela 2 - Perfil do usuário por modo de transporte segundo o grau de instrução – Distrito Federal – 2000

Grau de Instrução	Participação Percentual dos Modos de Transporte							Total
	Ônibus	Ônibus Escolar	Ônibus Fretado	Auto/Utilitário e Táxi	Lotação	A pé	Outros	
Analfabeto	54,86	0,51	3,83	13,90	6,29	16,39	4,22	100,00
Saber ler e escrever	51,13	0,63	3,79	15,67	4,20	20,72	3,86	100,00
Pré-escolar	8,97	14,42	1,28	20,05	1,16	51,81	2,31	100,00
1º Grau Incompleto	23,98	5,62	1,41	15,70	2,75	48,04	2,51	100,00
1º Grau Completo	39,80	0,54	1,90	32,56	4,89	17,98	2,34	100,00
2º Grau Incompleto	35,76	2,56	1,25	19,71	4,24	34,45	2,02	100,00
2º Grau Completo	37,23	0,27	1,58	45,06	3,33	10,85	1,68	100,00
Superior Incompleto	25,42	0,75	0,70	66,21	0,87	5,30	0,74	100,00
Superior Completo	7,62	0,07	0,46	86,87	0,75	3,96	0,27	100,00
Menor de 7 anos não estudante	24,93	7,61	0,34	36,96	6,54	23,46	0,15	100,00
Total	26,41	3,18	1,30	36,70	2,73	27,83	1,85	100,00

Fonte: CODEPLAN - Pesquisa Origem-Destino Domiciliar - 2000

Observam-se nitidamente nas tabelas e no gráfico acima apresentados a relação entre a renda, a escolaridade e o modo de transporte utilizado, indicando como as classes mais altas não usam o transporte público, ao mesmo tempo em que as classes mais baixas são dele dependentes para de locomover.

A faixa de renda mais alta (acima de 30 salários mínimos) apresenta o maior índice de utilização de automóveis particulares e táxis (84,92%) e, obviamente, os menores índices de utilização do transporte coletivo (6,89%, somando ônibus e lotação) e de deslocamentos a pé (apenas 8,19%).

Quanto maior a renda, maior a proporção de utilização do automóvel particular. Merece destaque o fato de que, até a quarta faixa de renda, de 3 a 4 salários mínimos, a

utilização de ônibus é crescente porque as famílias com menores rendimentos evitam o uso do transporte público e se locomovem mais a pé do que por qualquer outro modo devido a questões financeiras. Não podem nem adquirir um veículo próprio e nem despender muito de seus poucos recursos com passagens de ônibus, ou seja, o grau de exclusão a que estão submetidos atinge até mesmo a utilização do transporte coletivo.

Infelizmente os dados apresentados não trazem informações sobre a utilização de bicicletas, mas certamente seu percentual de utilização é pequeno, porém não desprezível quando se analisam os meios de locomoção da população de baixa renda (ver coluna “outros” da tabela 2).

Os incluídos andam em seus automóveis particulares e só têm no trânsito a visão do motorista, desprezando o demais, apesar de serem também pedestres, assim como todos, quando se deslocam para seus carros. Eles têm encontrado condições de deslocamento relativamente razoáveis de mobilidade, pois se utilizam do único modal de deslocamento que recebeu verdadeira atenção dos governantes ao longo de toda a história de Brasília. Há muito reclamam da “falta de vagas” no Plano Piloto (não freqüentam as cidades satélites) e recentemente começaram a reclamar dos crescentes congestionamentos. Não é difícil encontrar famílias dentre os incluídos onde o número de carros na casa é igual ao número de habitantes, ou seja, há um veículo para cada membro da família.

Tabela 3 - Repartição das viagens diárias da população entre modos motorizados por Regiões Administrativas - Distrito Federal - 2000 (Viagens em um dia útil do mês de novembro - 2000)

Região Administrativa	Modo						Total
	Ônibus (1)	Transporte Escolar	Transporte Fretado	Auto/utilitário + Táxi (2)	Lotação	Outros (3)	
Brasília	55891	13621	2788	276208	415	3145	352068
	15,88	3,87	0,79	78,45	0,12	0,89	100,00
Lago Sul	1065	1719		37021	93	59	39957
	2,67	4,30	0,00	92,65	0,23	0,15	100,00
Lago Norte	4158	1866	437	42545	58	483	49547
	8,39	3,77	0,88	85,87	0,12	0,97	100,00
Cruzeiro	15445	6793	892	90803	1475	1211	116619
	13,24	5,82	0,76	77,86	1,26	1,04	100,00
Guará	46310	7179	1837	108990	6548	3592	174456
	26,55	4,12	1,05	62,47	3,75	2,06	100,00
Núcleo Bandeirante	8504	1943	125	30667	2260	83	43582
	19,51	4,46	0,29	70,37	5,19	0,19	100,00
Candangolândia	5146	776	185	12166	2602	266	21141
	24,34	3,67	0,88	57,55	12,31	1,26	100,00
Taguatinga	91437	11125	3943	143260	11307	3661	264733
	34,54	4,20	1,49	54,11	4,27	1,38	100,00
Samambaia	75858	6353	4154	33803	10588	4735	135491
	55,99	4,69	3,07	24,95	7,81	3,49	100,00
Ceilândia	162036	9386	6252	72553	14585	8276	273088
	59,33	3,44	2,29	26,57	5,34	3,03	100,00
Recanto das Emas	38869	1529	2838	12244	687	1398	57565
	67,52	2,66	4,93	21,27	1,19	2,43	100,00
Gama	47833	3925	2007	49316	3626	5084	111791
	42,79	3,51	1,80	44,11	3,24	4,55	100,00
Santa Maria	39477	2390	2086	11164	2937	2250	60304
	65,46	3,96	3,46	18,51	4,87	3,73	100,00
Riacho Fundo	18848	3222	1553	13046	4949	1311	42929
	43,91	7,51	3,62	30,39	11,53	3,05	100,00
São Sebastião	18235	3396	697	14851	826	1618	39623
	46,02	8,57	1,76	37,48	2,08	4,08	100,00
Paranoá	15728	1005	279	4502	374	120	22008
	71,46	4,57	1,27	20,46	1,70	0,55	100,00
Planaltina	36553	2963	2945	15007	5099	7241	69808
	52,36	4,24	4,22	21,50	7,30	10,37	100,00
Sobradinho	37437	7792	1538	41937	6222	4359	99285
	37,71	7,85	1,55	42,24	6,27	4,39	100,00
Brazlândia	13638	1338	1512	7839	1009	2390	27726
	49,19	4,83	5,45	28,27	3,64	8,62	100,00
Distrito Federal	732468	88321	36068	1017922	75660	51282	2001721
	36,59	4,41	1,80	50,85	3,78	2,56	100,00

Fonte: CODEPLAN - Pesquisa Origem-Destino Domiciliar - 2000

(1) Inclui ônibus convencional e transporte vizinhança

(2) Inclui condutor mais passageiro

(3) Inclui modo bicicleta, ciclomotores e outros

A Tabela 3 mostra claramente que a utilização do transporte coletivo no Lago Sul é quase nula, apenas 2,67%, e que a população daquela RA se desloca majoritariamente em automóveis particulares e táxis (impressionantes 92,65%). Destaca-se também que o segundo meio de locomoção mais utilizado é o transporte escolar, com 4,3%.

As poucas diferenças entre os percentuais de utilização de cada meio de locomoção entre o Lago Sul e o Lago Norte, as RA's com maior renda domiciliar, certamente se deve à inclusão dos dados do Varjão entre os do Lago Norte.

Outro dado do Quadro 3 que chama a atenção está na última linha, “Distrito Federal”, onde se vê que 50,85 dos deslocamentos realizados nessa unidade da federação são feitos em automóveis particulares e em táxis, que demonstra quão dependentes dos carros são os moradores do DF, em especial os das classes mais altas.

Os excluídos em sua grande maioria vivem nas cidades satélites e utilizam o transporte público para chegar ao Plano Piloto, onde estão concentradas as atividades relacionadas ao trabalho, estudo, cultura, esporte e lazer da cidade.

Cabe aqui descrever rapidamente o transporte público disponível no Distrito Federal: trata-se de um transporte onde predominam os ônibus, mas também composto pelo metrô, pelos micro-ônibus do transporte de vizinhança (mais conhecido como Zebrinha) e por veículos utilitários do transporte alternativo⁵⁰.

A população considera o transporte por ônibus no DF caro e ineficiente. De fato é uma das tarifas mais altas do país. É considerado ineficiente por ser desconfortável e demorado (tanto os trajetos quanto o tempo de espera). Além disso, a fiscalização realizada pela Secretaria de Estado de Transportes é extremamente deficitária e ineficiente, como se pode perceber pelas constantes reclamações dos usuários expostas nos jornais locais. Não pode ser aqui ignorado o fato de todo o transporte por ônibus ser operado por empresas particulares, sendo treze do serviço convencional (com 2318 veículos) e duas do de vizinhança (com 55 micro-ônibus).

É comum ver pela cidade ônibus completamente lotados nos horário de maior movimento. Em contraposição, também é muito comum ver nas ruas automóveis particulares transportando apenas uma pessoa.

⁵⁰ Na acepção mais completa da expressão, os táxis também são considerados transporte público, sendo diferenciados por terem a característica de ainda consistirem em transporte individual – em contraposição ao coletivo cujo maior símbolo são os ônibus. Entretanto, quando se fala em transporte público não se faz comumente referência aos táxis, sendo muitas vezes indiferenciadas por parte da população as expressões transporte público e transporte coletivo.

O chamado transporte alternativo foi retirado do Plano Piloto e é agora encontrado apenas nas cidades satélites. Os planos da Secretaria de Estado de Transportes são de substituição das vans por micro-ônibus em linhas a serem licitadas.

O metrô tem sido elogiado pela população e já opera com horário razoável: das 6h às 23h30min nos dias úteis e das 7h às 19h aos sábados, domingos e feriados. Com relação a esse ponto, o GDF argumenta que seria necessário maior número de funcionários para a ampliação do horário. O sindicato dos metroviários concorda com a avaliação e questiona as ampliações já realizadas sem novas contratações. O preço tem sido considerado satisfatório (R\$ 2,00 nos dias úteis e R\$ 1,00 nos demais dias) e o serviço de forma geral é bem avaliado. Vale ressaltar que o metrô é bastante limitado com relação à sua área de abrangência: apenas Asa Sul, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

Recentemente, em especial após a inauguração da Estação 108 Sul e de outras quatro em Ceilândia, surgiram muitas reclamações dos usuários do metrô quanto à lotação dos trens e ao intervalo entre um e outro.

Resumindo, o transporte público em Brasília apresenta condições tais que muitos dos indivíduos que têm condições de evitá-lo não hesitam em fazê-lo. Isso significa que a atual configuração do sistema de transporte público coletivo da cidade contribui para o aumento do número de carros circulando.

Como consta na Avaliação Global do Programa Brasília Integrada,

“A distribuição dos modos de viagem por classe de renda mostra que também no DF prevalece um padrão nacional em que, aos maiores níveis de renda se associam: i) menos viagens a pé; ii) mais viagens em modos motorizados privados; e, iii) algum crescimento do uso do modo coletivo até determinado nível de renda, e seu decréscimo posterior pela absorção inicial de viagens a pé e, subsequentemente, perda de demanda daqueles que passam a ter a opção do automóvel”.⁵¹

Essa Avaliação indica também os dados com que se trabalhou na elaboração do Brasília Integrada:

“A economia do DF fundamenta-se no setor terciário, tendo as atividades governamentais um papel preponderante na composição do PIB do brasiliense – que é o mais alto do Brasil (R\$ 11,8 mil / per capita). A localização de empregos no DF é concentrada na área central (80%).

⁵¹ Governo do Distrito Federal 2007a: 45.

“A movimentação urbana no DF caracteriza-se por ser predominantemente pendular, com picos em determinados horários e movimentos direcionais fortemente concentrados em alguns poucos corredores de transporte que tendem à saturação”.⁵²

Uma análise não muito detalhada sobre o transporte público já é suficiente para perceber que a integração entre os diferentes modais ainda é muito incipiente. Percebe-se também que o sistema de transporte público é pensado apenas para garantir que os excluídos cheguem ao local de trabalho, o que reforça o quadro de exclusão social da capital federal, onde os incluídos têm mobilidade bastante diferenciada e conseqüentemente têm acesso a todos os serviços que a cidade oferece. Já os excluídos podem usar essa denominação também por que ficam excluídos das opções de cultura, esporte e lazer.

As condições que os pedestres encontram são bastante variadas quando se compara as RA's e mesmo dentro de uma mesma RA. Nas Asas Norte e Sul, por exemplo, consideradas áreas nobres, não há calçadas em todos os pontos e em vários locais as calçadas estão em condições ruins, muitas vezes quebradas após algum automóvel passar por cima delas (ver fotos ao final do capítulo).

Um rápido olhar sobre como tem sido a atenção dispensada pelo poder público aos pedestres do Distrito Federal é de grande valia para a compreensão de que a cultura do automóvel é realmente hegemônica na capital do país.

Para atravessar o Eixo Rodoviário, mais conhecido como Eixão, que corta as Asas Sul e Norte e tem como velocidade máxima 80 km/h, os pedestres têm que escolher entre usar uma das 16 passagens subterrâneas ou arriscar ser atropelado correndo por entre as brechas entre os carros.

Em levantamento realizado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF em 2006⁵³, há o registro de que 80% dos pedestres utilizam as passarelas, mas estas não estão em bom estado de conservação (foto 1). O número de usuário das passarelas subterrâneas é significativo (tabela 4), entretanto, os usuários reclamam da sujeira, da falta de iluminação e de policiamento.

⁵² Governo do Distrito Federal, 2007a: 40.

⁵³ DER/DF. Diagnóstico das condições viárias na DF-002 (Eixão Norte/Sul) e seus reflexos sobre a população.

Foto 1 – Bueiros quebrados em passagem subterrânea na Asa Sul



Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF 2006

Tabela 4 – Volume diário de pedestres que utilizam as passagens subterrâneas

PASSAGENS SUBTERRÂNEAS	PEDESTRES
SETOR HOSP. NORTE/SQN 102	1.144
SQN 213/113	1.428
SQS 215/115	1.898
SQN 203/103	2.054
SQN 215/115	2.056
SQN 207/107	2.281
SQS 211/111	2.324
SQS 213/113	2.373
SQN 205/105	2.403
SQS 209/109	2.540
SQS 205/105	2.684
SQN 211/111	2.796
SQS 203/103	2.867
SQN 209/109	2.892
SQS 207/107	3.462
SETOR BANC SUL/SETOR HOT SUL	11.529

Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF 2006

A situação abaixo ilustrada (foto 2) é mais um dos indícios de que as passarelas subterrâneas e outros equipamentos urbanos, que em tese serviriam para facilitar o trânsito de pedestres, foram construídos pensando prioritariamente para evitar que os pedestres de alguma maneira atrapalhassem os motoristas. Se os transeuntes fossem realmente o foco de sua implantação, como é que poderiam ter negligenciado a construção calçadas para acessá-las?

Foto 2 – Calçadas foram esquecidas quando construíram passagens subterrâneas



Foto: Diego L. Carvalho

O respeito à faixa de pedestres é um dos símbolos da campanha “Paz no Trânsito”, iniciada em 1996, e fez com que a capital fosse exemplo para as demais localidades do país. É comum ouvir falar que em Brasília os pedestres são respeitados, mas que tem o hábito de caminhar pela cidade sabe que não é bem assim. A observação mais atenta permite perceber que nem sempre há esse respeito e que muitas vezes não é de bom grado que os motoristas dão prioridade aos pedestres. Os mais observadores perceberão que quando está chovendo, a situação de quem pretende atravessar uma rua fica mais complicada ainda, pois parece que alguns motoristas acreditam que a lei de respeito à faixa não vale nessas horas.

No Plano Piloto as faixas de pedestres são mais respeitadas, enquanto que em algumas cidades satélites os moradores reclamam que esses pontos de segurança para a travessia dos transeuntes são completamente ignorados.

Após essa breve descrição não soa estranho dizer que, no Distrito Federal, muitas pessoas não têm escolhas a fazer quando vão se deslocar, pois quem não possui recursos financeiros suficientes é obrigado a utilizar-se do transporte público caro, desconfortável e ineficiente; ao passo que quem possui condições mínimas utiliza automóveis particulares e enfrenta com frequência cada vez maior as dificuldades mais comuns no trânsito das grandes cidades brasileiras que são os congestionamentos e insuficientes locais para estacionamento, em função do número excessivo de carros em circulação. Há ainda aqueles que são obrigados a utilizar automóveis particulares por não haver transporte público capaz de suprir, mesmo que forma ruim, as suas necessidades de deslocamento. Estes são completamente dependentes dos automóveis para locomoverem-se.

Uma evidência de que as condições de mobilidade urbana em Brasília pioraram muito é o destaque que a mídia tem dado à situação ao assunto: em 2008 o telejornal de maior audiência da capital, o DFTV, da Rede Globo, todos os dias passou a dar informes sobre o fluxo dos automóveis em diversas vias da cidade, com a utilização de câmeras instaladas em pontos estratégicos para que as imagens sejam transmitidas ao vivo. Não raro essas imagens são descritas com expressões um tanto subjetivas como “trânsito intenso” ou “normal”, ou ainda com o cada vez mais freqüente diagnóstico de que está “parado”.

O jornal impresso de maior expressão, o Correio Braziliense, também tem editado, nos últimos dois anos, diversas matérias sobre o aumento do número de carros, a “falta de vagas”, as péssimas condições do transporte público, os projetos do GDF para minorar os problemas de mobilidade urbana e pesquisas realizadas envolvendo essa temática.

No caderno *Cidades* do Correio Braziliense há uma coluna, intitulada *Grita Geral*, que publica diariamente três reclamações as mais diversas dos leitores, que vão desde o mau atendimento em um estabelecimento comercial qualquer até cobranças às autoridades do poder público. O que chama a atenção é que raríssimo é o dia em que não há nenhuma reclamação diretamente relacionada com a mobilidade urbana no DF. Os assuntos mais recorrentes de reclamações nessa coluna são:

a) com relação ao transporte público:

- descumprimento por parte das empresas dos horários e itinerários estabelecidos;
- más condições de conservação dos veículos;
- mau comportamento dos funcionários (motoristas e cobradores);

- preço das passagens;
- dificuldades na aquisição de passes estudantis.

b) com relação à estrutura viária da cidade:

- buracos nas pistas;
- falta de sinalização ou sinalização inadequada;
- sugestões de ampliação de vias;
- sugestões de ampliação ou criação de estacionamentos;
- sugestões de pequenas adaptações como construção de retornos.

c) com relação à atuação do Detran:

- ausência de fiscalização em determinados pontos;
- aplicação equivocada de multas;

Os responsáveis pelo Grita Geral procuram sempre entrar em contato com as autoridades ou representantes das empresas citadas em busca de respostas, mas freqüentemente as reclamações da população são ignoradas, contestadas ou são respondidas de maneira insatisfatória pelos órgãos do GDF.

Um tipo de reclamação que leva a crer que a mentalidade das autoridades de trânsito do Distrito Federal não contempla os ideais da mobilidade sustentável apareceu em algumas edições da referida coluna: cidadãos foram multados por dar carona a familiares ou colegas de trabalho. A justificativa do Detran para a aplicação das multas era que se tratava de transporte irregular de passageiros. As multas foram aplicadas quando os cidadãos utilizaram os pontos de ônibus para embarque ou desembarque em carros particulares.

A postura do órgão governamental representa grave ameaça à prática do transporte solidário, um dos componentes da mobilidade sustentável, quando indivíduos compartilham o mesmo carro em trajetos semelhantes.

O transporte solidário traz benefícios individuais para quem o pratica (menores gastos com deslocamentos, redução do nível de tensão no trânsito) e coletivos, pois reduz o número de carros circulando e, conseqüentemente, todos os tipos de poluição deles decorrentes, bem como contribui para evitar congestionamentos e a lotação dos estacionamentos.

Um dos pressupostos dessa dissertação é a vigência em Brasília de uma cultura de exaltação do automóvel, que acredita-se ter sido criada em função do contexto vivido pelo

país durante as décadas em que a cidade foi construída e consolidada a sua ocupação. Tal mentalidade é, provavelmente, tanto causa como consequência da má qualidade do transporte público da cidade.

Essa cultura do automóvel é representada por frases muitas vezes repetidas como “o brasileiro é composto por cabeça, tronco e rodas”. É uma cultura que pode ser percebida também quando se vê pessoas que utilizam carros até mesmo para percorrer distâncias que não chegam a 1 quilômetro sequer, quando vão à padaria da quadra ou à banca de revistas, por exemplo.

A população que prefere usar o carro não questiona e, em grande parte aprova integralmente as iniciativas governamentais que vêm sendo tomadas até hoje e que só privilegiam o transporte individual, como a construção de viadutos e a ampliação de vias.

A cultura do automóvel, analisada sob outro ângulo, parece ser pouco racional, pois as pessoas, inconscientemente, têm orgulho de depender de uma máquina que pesa mais de uma tonelada, faz barulho e polui o ar quando precisam sair de casa, mesmo que seja para percorrer distâncias curtas.

Um fato recente serve para ilustrar como a cultura do automóvel é forte e está presente no alto escalão do Governo do Distrito Federal: a insistência do secretário de transportes, Aberto Fraga, em acabar com o “Eixão do Lazer” (nome dado ao Eixo Rodoviário, que atravessa as Asas Sul e Norte, aos domingos e feriados, quando este deixa de ser usado por carros e passa a ser ocupado por pessoas, caminhando, passeando de bicicletas, patins, *skates*, praticando esportes ou simplesmente curtindo a cidade na companhia de amigos e vizinhos).

Acabar com o Eixão do Lazer é reafirmar de forma peremptória que Brasília é apenas para os carros, não para os cidadãos, é reafirmar a cruel hegemonia dos automóveis em detrimento dos indivíduos.

Fraga alega que a medida é necessária para acabar com os engarrafamentos, mas esquece que aos domingos e feriados o transporte público é ainda pior do que nos demais dias, pois há, com a devida chancela da Secretaria por ele chefiada, menos ônibus circulando. Os engarrafamentos aos domingos, até pouco tempo inimagináveis em Brasília e ainda raríssimos, são também causados pela má qualidade do transporte público: se durante a semana muitos cidadãos nem têm essa opção, menos ainda nos dias em que há

menos ônibus. A única exceção é o metrô, que cobra a metade da tarifa aos domingos, porém está disponível em poucas localidades do DF.

Tradicionalmente as grandes obras realizadas pelo GDF referentes à mobilidade urbana têm sido para beneficiar a circulação de automóveis, com a construção de novas vias, viadutos e ampliação ou duplicação das vias já existentes.

Acrescenta-se a isso tudo algo que pode parecer um tanto romântico pela forma como é apresentado, mas que deve ser considerado importante, justamente porque representa uma forma mais sofisticada de pensar o direito à cidade: quem se desloca em automóveis particulares – aqueles que têm no DF o maior grau de mobilidade urbana e, conseqüentemente, maior acesso à cidade e a tudo o que ela oferece – geralmente vive isolado da cidade, não observa a cidade que o envolve e da qual acredita fazer parte; quem está dentro de um carro, tanto pela velocidade com que se desloca quanto pela condição de estar em um ambiente fechado, se fecha ali dentro. Ironicamente, quem está mais próximo de ter o pleno direito à cidade é quem esnoba esse direito quando se fecha e evita ao máximo ter contato com o que é público. Quem está dentro do carro, em especial o motorista, não vive a cidade, simplesmente passa por ela isolado e apenas interage de forma impessoal com outros motoristas.

Ao escolherem o carro, é como se as pessoas abrissem mão de seu direito à cidade. Os que fazem essa escolha são justamente aqueles que têm mais poder de influência sobre as autoridades do GDF para melhorar o transporte público da cidade, mas não o fazem devido à noção que esse serviço é destinado apenas aos pobres. Na prática, abrem mão de seu direito e dificulta os demais de usufruí-lo ao manterem-se indiferentes às condições do sistema de transportes coletivos.

Em uma análise fria, esse motorista que despreza o próprio direito à cidade também dificulta que os outros tenham esse direito por causa das conseqüências acima apontadas, pois quanto mais ele demanda espaços públicos para seu carro e à medida que suas reivindicações vão sendo atendidas, cada vez mais áreas urbanas são transformadas em vias e estacionamentos, usurpando o direito dos outros que poderiam ter esses locais utilizados de outra forma, como mais um gramado e árvores a embelezarem a cidade. Por exemplo.

Nessa análise fria, podem-se considerar os estacionamentos como partes mortas das cidades, pois não servem para nada além de acolher os objetos causadores dos maiores

transtornos da vida urbana. São úteis e necessários, mas ali não há vida urbana e a pouca interação entre indivíduos que ali ocorre é entre motoristas e flanelinhas, na verdade uma relação de exploração onde o primeiro é veladamente extorquido pelo segundo mediante a ameaça de não encontrar o veículo nas mesmas condições em que o deixou se não der dinheiro a quem supostamente se dispõe a zelar pela segurança desse veículo.

Para deixar bem caracterizada como funciona a cultura do automóvel em Brasília, utilizando poucos exemplos, as fotos abaixo são bastante ilustrativas:

Foto 3 - Carros estacionados sobre a calçada na 608 Norte.



Foto: Diego L. Carvalho

No mês de dezembro de 2007, numa tarde chuvosa, diversos motoristas que participariam de uma confraternização num estabelecimento educacional situado à 608 Norte, decidiram estacionar sobre as calçadas que margeiam a via L-2 e a ligação entre esta e a via L-3. Parte do estacionamento do estabelecimento estava sendo utilizada como espaço da confraternização, o restante já estava lotado. Sendo assim, os motoristas resolveram ignorar tanto as regras de trânsito quanto a existência dos pedestres. As justificativas para tal atitude: a “falta de vagas” e a chuva.

Reforça a noção da cultura do automóvel o fato de eles mesmos não terem se dado conta de que, no trajeto entre o ponto em que estacionaram irregularmente e o local da

confraternização, eles passaram a ser pedestres. Conforme se verifica na fotografia, os pedestres eram obrigados a caminhar na pista, ao lado dos carros, correndo risco de ser atropelados, mesmo porque a visibilidade dos motoristas estava prejudicada pela chuva forte.

Na ocasião, um dos automóveis quebrou parte da calçada e de uma boca-de-lobo (ver foto 4), equipamentos urbanos que usualmente não são feitos para suportar o peso de carros.

Foto 4 – Meio-fio e tampa de bueiro quebrados por não suportarem o peso de carros.



Foto: Diego L. Carvalho

Nesse mesmo local, em especial no trecho de ligação entre as vias L-2 e L-3, há também o flagrante de que a cultura do automóvel é ainda bastante forte no GDF. Durante as obras de duplicação da via L-3, questionáveis quanto a sua verdadeira necessidade, as calçadas foram completamente “esquecidas” pelos planejadores das obras. Antes das obras, essa via de ligação, que também foi duplicada, possuía calçadas dos dois lados. De um lado a calçada foi retirada para abrir espaço para mais asfalto. Do outro lado da via, a calçada, que já era incompleta, foi parcialmente destruída. Como não havia previsão de calçadas no projeto da obra, a via continua sem calçadas até hoje e nem há previsão de quando a falta de respeito aos pedestres será reparada (se é que algum dia será).

Na foto 4 também fica visível o estado que ficou a calçada que não foi retirada durante as obras mencionadas: em alguns trechos quebrada e coberta por terra.

Foto 5 - Em dia de chuva, pedestre teve que se desviar dos carros e das poças na calçada.



Foto: Diego L. Carvalho

A foto 5, à beira da L-2, uma importante avenida da cidade, mostra outra calçada com diversos problemas: está também quebrada em vários pontos; há um enorme buraco de um bueiro; logo ao lado, na pista por onde trafegam carros e ônibus há poças e freqüentemente esses veículos são responsáveis por “molhar” os pedestres nos períodos chuvosos.

Vale lembrar que se trata de uma região considerada nobre da cidade, portanto mais bem cuidada e com maior atenção do poder público, e que esse tipo de estacionamento nem é comum na região, mas demonstra o tipo de “soluções” buscadas pelos motoristas quando se deparam com pequenos imprevistos.

No dia 20 de maio de 2008, o Detran registrou o veículo número 1.000.000. Esse número, representativo por seu simbolismo foi comemorado por membros do setor automotivo. A despeito dos crescentes problemas que os moradores do Distrito Federal vêm enfrentado para se locomover, Luís Fernando Machado Silva, presidente do Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos do DF – Sincodiv, em entrevista ao Correio Braziliense afirma categoricamente:

“Sem sombra de dúvida temos que comemorar [o aumento do número de carros]. Isso é progresso, as pessoas devem perceber que se o Brasil tem esse tipo de

crescimento é porque a situação está melhorando. E isso se deve basicamente ao acesso ao consumo por parte das classes menos favorecidas. Nós estamos passando por um problema pontual (no trânsito).”⁵⁴

Em seu discurso, obviamente partindo do ponto de vista do empresário que lucra com a venda de carros, desacredita a possibilidade da implantação no DF de um transporte público que atenda as necessidades da população, com o seguinte raciocínio:

“É uma cidade muito espalhada e o carro dá ao indivíduo a liberdade de ir e vir no momento em que quiser, com sol ou chuva, cedo ou tarde. Isso é algo muito prático.”⁵⁵

Com pensamento contrário, o renomado geógrafo Aldo Paviani manifestou-se dois dias depois, em outra edição do periódico, sem fazer alusão direta à entrevista supramencionada, mas criticando as comemorações da marca histórica e defendendo, entre outras medidas, melhorias no transporte público:

“É paradoxal, portanto, que seja comemorada a venda do carro de número 1 milhão. E mais ainda: que se tenha pensado em dar prêmio ao ‘felizardo’ comprador, que ajudará a aumentar os engarrafamentos [...] Mais ônibus e maior eficiência do trem suburbano (metrô) retirariam milhares de automóveis e motos das ruas.”⁵⁶

As autoridades do GDF, diante do anúncio da quantidade de veículos registrados no órgão oficial de trânsito do DF, foram instadas a também emitirem suas opiniões e adiantar quais serão as medidas adotadas para evitar o colapso do sistema de mobilidade urbana em Brasília. O recém empossado diretor-geral do Detran/DF, Jair Tedeschi, reconheceu o número como um desafio a ser enfrentado e, além de solicitar a participação da população na indicação de propostas, fez referência a alguns projetos do governo local:

“O número é motivo de preocupação e sinaliza a necessidade de medidas urgentes para vencermos o desafio de vivermos em uma cidade que, no ano de 2000, tinha uma frota inferior a 570 mil veículos, e, em menos de oito anos, o dobro. [...] Atualmente, o governo acena com o projeto Brasília Integrada, que vai trazer soluções definitivas para desafogar as vias, com um transporte público de qualidade. Temos

⁵⁴ Correio Braziliense, 24/05/2008.

⁵⁵ Correio Braziliense, 24/05/2008.

⁵⁶ Correio Braziliense, 26/05/2008.

também o projeto do Trânsito Inteligente, que será aprimorado e, aos poucos, colocado em prática.”⁵⁷

Por sua vez, o Secretário de Estado de Transportes, Alberto Fraga, em entrevista ao Correio Braziliense, apresentou como principal aposta do GDF na solução dos problemas de mobilidade urbana do DF o Programa Brasília Integrada, destacando a inauguração das novas estações do metrô, as obras de ampliação da estrutura viária da cidade e os microônibus que entrarão em circulação ainda em 2008, segundo suas previsões.⁵⁸

A configuração atual da mobilidade urbana do DF pode ser considerada insustentável porque privilegia o deslocamento por automóveis particulares, de forma que o número destes só aumenta e, em conseqüência, todos os problemas daí decorrentes também. Uma conclusão óbvia é a de que se algo não for feito logo, o caos se instalará de forma duradoura, deixando o trânsito de Brasília tão problemático quanto o de qualquer outra grande cidade brasileira.

Difícilmente melhorias em curto prazo poderão ocorrer, mesmo porque, enquanto não for alterado o foco das políticas públicas de mobilidade urbana no DF e enquanto a cultura do automóvel permanecer hegemônica, as características atuais do trânsito da cidade tendem a piorar.

⁵⁷ Correio Braziliense, 21/05/2008.

⁵⁸ Correio Braziliense, 22/05/2008.

4. CAPÍTULO III – O PROGRAMA BRASÍLIA INTEGRADA

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal e Entorno – Brasília Integrada foi elaborado durante a gestão anterior do Governo do Distrito Federal (Joaquim Domingos Roriz), em 2004, e teve continuidade no atual (José Roberto Arruda), passando por pequenas reformulações visando aprimorar o projeto e adequá-lo às exigências do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, tendo em vista que a maior parte dos recursos será proveniente de empréstimo deste organismo internacional ao GDF.

De acordo com o entrevistado C⁵⁹, da Secretaria de Transportes, os primórdios do Programa remetem à década de 1990, quando se decidiu construir o metrô. Naquele tempo surgiu a idéia de mudar as bases do transporte público da cidade, trocando o modelo “porta a porta” pelo modelo “tronco-alimentador”. Tendo ficado esquecida por alguns anos, a idéia foi retomada nos anos de 2003 e 2004, quando o GDF viu a possibilidade de financiamento por parte do BID e deu início às conversas com o Banco.

O modelo “porta a porta” fundamenta-se na idéia de o cidadão utilizar um veículo para ir do ponto mais próximo do local do início da viagem e descer, sem trocar de condução, no ponto mais próximo do seu destino. O modelo “tronco-alimentador” baseia-se no esquema em que os usuários, se necessário, utilizem um veículo menor para chegar ao terminal do onde partirão em um veículo de transporte de massa para o local do destino e, novamente se houver necessidade, outro veículo pequeno.

O relato dos entrevistados A e B apresenta como origem do Programa a Secretaria de Captação de Recursos, que teria vislumbrado a possibilidade de vultoso empréstimo do BID e, a partir daí envolvido outros órgãos do GDF na elaboração do projeto que levaria o governo a ter acesso aos recursos para as obras. Em alguns momentos a mídia local também apontou essa origem.

O programa é apresentado pelo GDF na mídia como revolucionário para a mobilidade da capital federal, como solução para os maiores problemas atualmente enfrentados pela população ao se deslocar, desde a dificuldade para estacionar, passando

⁵⁹ Os três servidores da Secretaria de Transportes entrevistados preferiram não ser identificados nem permitiram que as entrevistas fossem gravadas porque não possuíam autorização dos superiores para falar em caráter oficial. Aqui serão referidos com as letras A, B e C. A primeira entrevista foi com os servidores A e B ao mesmo tempo.

pelos engarrafamentos e até as deficiências do transporte público⁶⁰. Entretanto, nos relatórios oficiais, os resultados esperados são mais comedidos.

É importante esclarecer aqui que há duas formas de se interpretar o que se chama de Programa Brasília Integrada: a primeira diz respeito à série de ações do GDF vinculadas ao convênio firmado com o BID, chamado internamente no governo local de PTU (Programa de Transporte Urbano); a segunda, mais abrangente, é referente a toda e qualquer iniciativa do GDF relacionada a melhorar a mobilidade urbana do Distrito Federal. Os itens constantes das duas interpretações englobam ações de médio e longo prazo. Em alguns momentos, representantes do GDF em entrevista aos meios de comunicação local chamaram o PTU de Brasília Integrada I e afirmaram que as demais medidas constituiriam o Brasília Integrada II, para o qual o governo já estaria buscando financiamento junto a organismos internacionais de crédito.

As informações prestadas pelos entrevistados A e B são de que o PTU está quase completamente definido, restando ainda alguns testes e estudos técnicos que ajudem a ajustar o modelo escolhido à realidade do DF. Consiste basicamente na reformulação das linhas de transporte público, com a intenção de racionalizar o serviço transferindo-o para o modelo tronco-alimentador. Há ainda algumas obras referentes a poucas ciclovias, a recuperação e ampliação de vias, a construção de viadutos e implantação de vias exclusivas para o transporte público coletivo.

A grande vantagem do Brasília Integrada é a retomada por parte do Poder público do controle do transporte coletivo da cidade, há muito deixado a bel prazer dos empresários do setor.

Os três entrevistados da Secretaria de Transportes destacaram que uma das exigências feitas pela equipe do BID que acompanha o processo é a de que os deslocamentos realizados em automóveis particulares não podem ser prejudicados e, de preferência, devem ser também melhorados.

No relatório intitulado Avaliação Global do Programa⁶¹, diz-se que seu objetivo geral é promover a mobilidade no DF. Todavia, o conceito de mobilidade urbana explicitado aproxima-se muito mais do de mobilidade sustentável, como pode ser lido na citação a seguir:

⁶⁰ Destaque para as edições do Correio Braziliense dos dias 22/11/2006, 13/05/2007, 18/05/2007, 26/01/2008 e 02/02/2008 (ver anexos).

⁶¹ Governo do Distrito Federal, 2007a: 5.

“A mobilidade urbana pode ser definida como resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte e de forma que não gere segregações espaciais e seja socialmente inclusiva.”

Os entrevistados esclareceram que o conceito de mobilidade adotado foi elaborado no Ministério das Cidades, indicando a atenção que tiveram com a política elaborada em nível nacional. Entretanto, a visão adotada pelo Ministério pode ser considerada muito mais avançada do que a da Secretaria de Transportes. Incorpora as conclusões dos mais recentes debates realizados nos meios acadêmico e governamental em todo o mundo, com a pretensão mesmo de elaborar diretrizes inovadoras para políticas de mobilidade urbana e com foco na sustentabilidade ambiental das cidades.

Além do objetivo geral acima indicado, o programa possui os seguintes objetivos específicos:

- melhorar a qualidade do transporte coletivo no DF, principalmente para a população de baixa renda;
- aumentar a acessibilidade temporal e espacial no DF, principalmente para os usuários do transporte coletivo;
- melhorar a qualidade da gestão do transporte urbano do DF;
- melhorar as condições de segurança de trânsito do DF, com enfoque especial para os pedestres e ciclistas.

Com relação aos dois primeiros tópicos, destacam-se as ressalvas “principalmente para a população de baixa renda” e “principalmente para os usuários do transporte coletivo”. Na prática a referência é feita à mesma parcela da população, pois como explicitado no capítulo anterior, os usuários do transporte coletivo são majoritariamente de baixa renda (como pode ser visto no gráfico 1, apresentado no capítulo 2).

Certamente é a parcela da população mais necessitada de ações governamentais que lhe garanta a mobilidade. Entretanto, tais medidas são apenas parte da solução para os problemas de deslocamento na capital federal. Há que se considerar que em Brasília boa parte da população possui renda suficiente para locomover-se de carro particular e circula quase que exclusivamente pela região central da cidade, de forma que, se algo não for feito para que eles também utilizem o transporte público, o centro estará sempre congestionado, prejudicando a mobilidade de todos.

As vendas de automóveis no país têm batido recordes a cada mês, e em Brasília o crescimento desse mercado tem sido ainda maior do que nas demais cidades.

É um fato inédito e extremamente positivo que o GDF passe a dar atenção às condições de mobilidade da população de baixa renda. A justificativa do governo para tal atenção é a dependência dessa parcela da população com relação ao transporte público. Entretanto, o transporte público coletivo tem de ser sempre pensado para uso de toda a população e não apenas por aqueles que não têm condições de usar o transporte individual.

Estão previstas no programa ações referentes a:

- implantação de sistema de bilhetagem eletrônica no transporte público;
- integração entre os modais de transporte público coletivo;
- reorganização das estações rodoviárias;
- implantação de terminais de integração
- construção de corredores exclusivos para ônibus;
- construção de viadutos;
- ampliação de vias para automóveis;
- construção de ciclovias;
- licitação para concessão de linhas de transporte por micro-ônibus;

Na avaliação global do programa, a estrutura deste é apresentada com quatro componentes principais: fortalecimento institucional; transporte público coletivo; gestão e segurança do trânsito; e gerenciamento da implementação do programa. Todos os entrevistados lembraram que nessa divisão, em especial aquilo que se refere ao fortalecimento institucional, foi exigência do BID.

Para o fortalecimento institucional estão previstos:

- revisão da regulação do transporte público coletivo do DF;
- licitação dos serviços de transporte público;
- reestruturação dos órgãos de planejamento e gestão do sistema de transporte;
- implantação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos;
- implantação do Sistema de Bilhetagem Automática.

Com relação ao transporte público coletivo, o Programa propõe:

- novo modelo operacional com características tronco-alimentadoras, integração operacional e tarifária;
- renovação e adequação da frota;

- automação e controle;
- implantação de corredores de transporte;
- aumento da capacidade viária;
- implantação e reforma de terminais de passageiros;
- implantação de baias e abrigos nos pontos de parada;
- implantação do sistema de informação ao usuário.

A gestão e a segurança do trânsito serão aprimoradas com:

- identificação e tratamento de pontos críticos;
- implantação de ciclovias;
- implantação de medidas para pedestres;
- implantação do Centro de Controle Operacional – CCO.

Observa-se que, dentre os tópicos acima enumerados, alguns já estão implantados ou em fase de implantação. Mas, como o Programa ainda está em sua etapa inicial, muitas das ações previstas não começaram a ser postas em prática. A bilhetagem eletrônica já está em fase de implantação, mas está a cargo das empresas privadas que operam os ônibus do sistema de transporte público, que formaram a empresa Fácil DF para operacionalizar a distribuição e a recarga dos cartões magnéticos.

Algumas ciclovias já foram construídas, como a que liga o Varjão ao Setor de Mansões Lago Norte, e outras estão em construção. A meta divulgada pelo GDF é fazer com que Brasília seja a capital com a maior malha cicloviária do país até o fim de 2010, propiciando um caminho seguro aos ciclistas que se deslocam de uma cidade a outra do DF. Entretanto, nas observações realizadas em algumas dessas obras não foi detectada infra-estrutura destinada aos cidadãos que realizam a pé os mesmos trajetos que os ciclistas, de forma que os pedestres, mais uma vez ignorados, passaram a compartilhar (ou disputar) esses espaços que em tese deveriam ser exclusivos dos usuários de bicicletas.

Deve ser esclarecido aqui que nem todas as ciclovias previstas fazem parte do PTU, sendo consideradas parte do Programa Brasília Integrada apenas na sua concepção mais abrangente (com projetos que não constam do contrato firmado com o BID).

Com relação à regulação do transporte público e à reestruturação dos órgãos de planejamento e gestão do sistema de transporte, há um Projeto de Lei encaminhado pelo Poder Executivo local tramitando na Câmara Legislativa do Distrito Federal. Após aprovação do texto final é que as mudanças poderão ser implantadas.

As obras de ampliação da via Estrada Parque Taguatinga (EPTG), com a construção de quatro viadutos e de faixas exclusivas para veículos do transporte público, e a via Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) já tiveram início, mas estão atrasadas em relação ao cronograma inicialmente apresentado. Não há informações sobre o andamento da implantação das demais medidas anunciadas até o momento.

O Programa prevê uma reformulação completa do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, com o estabelecimento dos serviços Básico e Complementar.

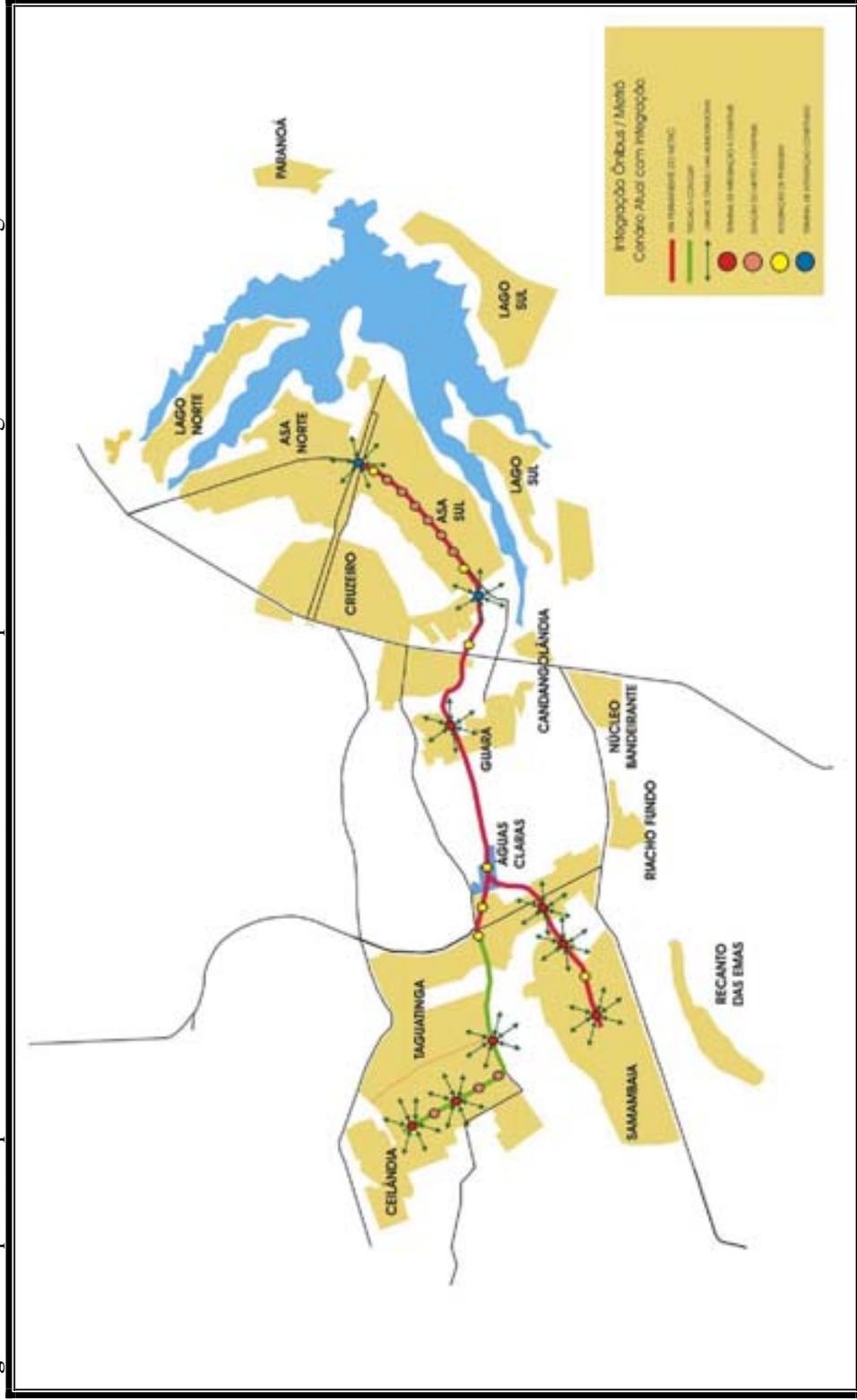
O Serviço Básico será composto pelos modos metroviário e rodoviário. Dentro do modelo tronco-alimentador é a parte referente aos troncos, à estrutura que será responsável pelas distâncias mais longas a serem percorridas, com maior fluxo e maior número de passageiros. Esse serviço, de acordo com a proposta do Programa, estará estruturado em cinco corredores de transporte (denominados Oeste, Sudoeste, Norte, Leste e Sul) direcionados para o Plano Piloto.

O Serviço Complementar será responsável pela alimentação do Serviço Básico, transportando os passageiros nas distâncias mais curtas compreendidas entre os pontos de chegada e partida nos deslocamentos individuais, levando, por exemplo, o passageiro de sua casa até o terminal de integração, de onde o indivíduo tomará outro veículo, provavelmente do Serviço Básico. Em suma, será composto pelos transportes internos de cada cidade do DF.

Há ainda a idéia de criar um serviço a ser inserido no Serviço Complementar, diferenciado para atender o público das classes média e alta, com tarifas diferenciadas, como forma de estimular a utilização do transporte público por essas classes. Por “tarifas diferenciadas” se deve entender “tarifas mais elevadas”, pois um dos estímulos à sua utilização pelas classes mais altas é a separação destas das classes mais baixas. Há que se destacar que esse sistema voltado para as classes mais altas é apenas uma idéia que está sendo considerada pelo governo e ainda sem um projeto consolidado, conforme informou o entrevistado C.

A figura 4, constante do relatório de Avaliação Global do Programa, abaixo ilustra bem o que está previsto no PTU e o dito modelo tronco-alimentador. Elaborada em 2007, está desatualizada, pois já foram inauguradas em abril de 2008 todas as estações do metrô da Ceilândia e a da 108 Sul.

Figura 4– Esquema simplificado do modelo tronco-alimentador a ser implantado com o Programa Brasília Integrada



Fonte: GDF – Avaliação Global do Programa.

De acordo com as informações prestadas pelos técnicos da Secretaria de Transportes, com a reformulação de todo o sistema de transporte público coletivo e, por consequência, com o remanejamento de linhas, o número total de ônibus em circulação sofrerá considerável redução, mas que ainda não está quantificada com precisão.

Dentre os benefícios que o GDF espera como resultados do Programa estão:

a) No âmbito da qualidade da paisagem urbana e ambiental:

- assegurar a condição de Brasília como patrimônio cultural da humanidade, prevenindo a deterioração urbana decorrente da ausência de mobilidade, em especial na área central da cidade;

- requalificação da paisagem urbana das áreas centrais de Brasília, de Taguatinga e Ceilândia, associadas às avenidas W3 Norte e Sul, Hélio Prates, Comercial e Samdu, Central e à EPTG;

- melhorias ambientais associadas à redução da poluição do ar e sonora, em função da redução do número de ônibus em circulação, renovação tecnológica da frota e otimização do sistema metroviário em todos os corredores do sistema;

b) No âmbito da gestão do sistema de transportes:

- adequação do arranjo institucional de gestão do sistema de transporte na administração pública do DF, de forma a possibilitar o exercício pleno das competências governamentais;

- atuação eficiente, eficaz e efetiva dos organismos públicos responsáveis pela gestão institucional do sistema de transportes urbanos do DF.

c) No âmbito social, atendimento de 1,5 milhão de pessoas com:

- modicidade das tarifas;

- redução nos tempos de deslocamento;

- aumento da segurança e do conforto;

- aumentar a acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida;

- otimização da tarifa com ampliação da cobertura dos deslocamentos possíveis.

d) No âmbito do sistema metroviário:

- otimização da capacidade instalada propiciada pela integração ônibus-metrô;

- redução dos congestionamentos atuais no eixo oeste de transporte;

- redução do tempo de deslocamento por veículo de passeio;

- valorização dos terrenos ao longo da linha.

e) No âmbito do sistema de transporte coletivo por ônibus:

- implantação de um modelo de transporte que permita a racionalização do sistema e a renovação e adequação tecnológica;

- melhoria do desempenho do transporte público coletivo, resultando na diminuição dos custos operacionais deste sistema;

- promoção do disciplinamento da circulação viária, segregando o tráfego de passagem do tráfego local, evitando conflitos característicos das ocupações em área lindeira às rodovias;

- promoção do ganho nos tempos de percurso do transporte público coletivo e por consequência do transporte individual.

f) No âmbito do aumento da segurança de trânsito:

- aumento da segurança dos pedestres;

- maior eficácia do gerenciamento do tráfego, reduzindo o potencial de riscos de acidentes de trânsito por meio de controladores de velocidade e monitoramento automático de acidentes.

A previsão apresentada nos relatórios é a de que pelo menos 1,5 milhão de pessoas serão diretamente beneficiadas pelas medidas do Programa. Essa previsão leva em conta a população do DF e entorno que circula diariamente pela região chamada de quadrante sudoeste do DF, que engloba também moradores de cidades do entorno que trabalham ou estudam em Brasília. A estimativa é a de que aproximadamente dois terços da população vive no quadrante sudoeste, onde estão localizadas as cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, as mais populosas do DF. Considera-se também nos relatórios apresentados pelo GDF que a totalidade da população encontrará melhores condições de circulação no espaço urbano do DF.

Apesar de conter no nome oficial do programa a palavra “Entorno”, a interferência das medidas do Brasília Integrada no transporte entre as cidades do entorno e o DF será bastante reduzida, limitando-se à reorganização dos pontos de chegada e partida das linhas de ônibus que fazem a ligação entre essas cidades e Brasília.

Tal limitação deve-se à área de jurisdição do Governo do Distrito Federal, que para atuação nos estados das cidades do entorno (Goiás e Minas Gerais) necessita firmar acordos de parceria com os governos municipais e estaduais vizinhos.

Pelo mesmo motivo, não haverá integração entre essas linhas de ônibus e o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal. Ainda assim, há a previsão de que os passageiros oriundos das cidades do entorno também serão beneficiados pelo Programa porque também utilizam a estrutura de transportes do DF.

Algumas dessas previsões são altamente questionáveis porque partem do princípio de que muitos dos atuais usuários de automóveis particulares passarão a utilizar o transporte público. O principal questionamento vem do fato de que toda a reformulação descrita até o momento não amplia o público alvo do sistema de transporte público coletivo, mas apenas melhora as condições deste. Isso significa que quem atualmente depende do automóvel particular para se locomover não passará a ter como opção o transporte público.

Também é contraditória a previsão de migração para o transporte público dos usuários de automóveis particulares justamente porque ela se daria quando a mobilidade dos carros também estaria sendo favorecida. Quem é que abriria mão do conforto do próprio carro no momento em que esse tipo de deslocamento se tornasse ainda mais fluido, ou seja, mais rápido e eficiente?

Sem dúvida que haverá esse tipo de migração de formas de locomoção, entretanto ela provavelmente será menos expressiva do que se propõe nos relatórios oficiais sobre o Programa e se restringirá àqueles que sacrificam grande parte de sua renda para ter o conforto do automóvel e àqueles que não se sentem seguros dirigindo.

O caderno “Veículos” do *Correio Braziliense* de 24 de janeiro de 2008 dedicou reportagem de capa ao medo de dirigir que, segundo dado apresentado na ocasião, atinge 6% da população. Considerando que em Brasília as pessoas são dependentes do automóvel para se locomover, o próprio DETRAN lançou um curso ministrado por psicólogos especializados para ajudar essas pessoas a perderem tal medo; e a procura superou todas as expectativas do órgão.⁶²

Há que se considerar também que parte dessas migrações para o transporte público coletivo por parte de alguns indivíduos será contrabalançada pelo aumento da utilização de carros particulares decorrentes do estímulo ao seu uso que representam as ampliações de vias e construções de viadutos.

⁶² *Correio Braziliense*, 24/01/2008, *Veículos*, página 1.

As fotos abaixo foram tiradas por volta das 18 horas de uma terça-feira na Rodoviária do Plano Piloto, ponto central dos transportes públicos da capital federal e importantíssimo para a integração dos meios de locomoção da cidade. Estão inseridas aqui para exemplificar o atual estado desse local, que influencia a visão que a população tem do sistema de transporte coletivo. Nelas se vê grande quantidade de filas de passageiros esperando para embarcar. Pela própria quantidade de pessoas (foto 6), se imagina que os ônibus iniciam a viagem lotados. A observação no local comprova essa primeira impressão e constata que, mesmo quando o ônibus acaba de sair do terminal, nem todos os que estavam na fila conseguiram embarcar.

Foto 6 – Rodoviária do Plano Piloto: usuários em filas para entrar em ônibus que já partem lotados.



Foto: Diego L. Carvalho

Ao mesmo tempo em que se vê ônibus saindo lotados da Rodoviária do Plano Piloto, a poucos metros dali, no Eixo Monumental, se vê incontáveis automóveis deixando a Esplanada dos Ministérios, quase todos com apenas um ocupante, e que certamente enfrentarão algum engarrafamento. Na própria foto 7 é visível que a via com seis pistas já está saturada.

Foto 7 – Movimento no Eixo monumental pouco antes das 18h



Foto: Diego L. Carvalho

A outra foto representa uma situação corriqueira naquele ambiente: um morador de rua deitado no chão sujo (foto 8). São situações que, se não forem solucionadas, representam mais uma dificuldade para as tentativas de fazer com que a classes média e alta deixem em casa o automóvel particular e todo o conforto que ele proporciona para utilizar o transporte público.

Foto 8 – Morador de rua deitado no chão sujo da Rodoviária do Plano Piloto.



Foto: Diego L. Carvalho

Há ainda que se destacar outra questão referente ao transporte público no Distrito Federal que afasta os cidadãos que têm como opção o automóvel particular: a segurança.

Reportagem do *Correio Braziliense* de 26 de fevereiro de 2008, com o título “Viagens do medo”, destaca o aumento dos assaltos a ônibus, apresentando dados de que ocorre um caso a cada 14 horas e que as RA’s com maior incidência são Ceilândia, Samambaia, Taguatinga e Plano Piloto.⁶³

A edição do dia seguinte do mesmo jornal mostra a reação das autoridades de segurança pública para conter a violência denunciada. Sob o título “Plano para conter assaltos” outra reportagem descreve como a polícia passou a interceptar ônibus em qualquer horário e lugar, obrigando todos os passageiros a descer do veículo para serem revistados em público. A foto trazida pelo periódico mostrava uma fila de mulheres na 106 Sul esperando a sua vez de, com as mãos numa parede, passarem pela revista policial. Foram ainda apresentadas opiniões favoráveis e contrárias a esse tipo de abordagem (foto 9).⁶⁴

⁶³ *Correio Braziliense*, 26/02/2008, página 25.

⁶⁴ *Correio Braziliense*, 27/02/2008, página 49.

Foto 9 – Mulheres foram obrigadas a descer do ônibus para serem revistadas



Fonte: Correio Braziliense, 27/02/2008,

O fato é que, num momento em que se tenta convencer indivíduos a deixarem o conforto do carro para utilizar o transporte coletivo, notícias como essas só reforçam o posicionamento de que é melhor arcar com os custos do transporte individual e com o desconforto dos engarrafamentos do que correr o risco de ser assaltado ou passar pela situação altamente constrangedora de ser revistado por policiais em público.

Um dos componentes do Programa já em fase de implantação é a bilhetagem eletrônica, em que os usuários do sistema de transporte público utilizam um cartão eletrônico em substituição ao dinheiro ou aos passes estudantis e vales transporte. São seis tipos de cartões, de acordo com a categoria do usuário: estudante, trabalhador, idoso, portador de necessidades especiais, passe livre (para categorias profissionais como policiais, carteiros, oficiais de justiça etc.) e cidadão (para quem não possui direito a nenhum tipo de gratuidade ou tarifa reduzida).

Apesar de nas campanhas publicitárias o nome “Fácil DF” ser apresentado pelos distribuidores e gerenciadores dos cartões de integração, o processo de aquisição para algumas das categorias é altamente burocratizado. Além das inúmeras exigências para se

conseguir o cartão, os usuários que desejarem consumir seus créditos no metrô terão que se dirigir com o cartão a um guichê de atendimento na estação para trocar os créditos por bilhete de papel. Seria muito mais fácil para a população que as roletas do metrô fossem adaptadas para reconhecer os cartões e automaticamente debitassem o crédito e liberassem a passagem.

Têm sido constantes as reclamações dos usuários a respeito da dificuldade para se conseguir o cartão de estudante, pois o atendimento na empresa Fácil DF, organizada em conjunto pelas empresas de ônibus atuantes no DF, têm sido demorado e de péssima qualidade, além de inúmeras falhas apontadas no funcionamento do cartão. Os estudantes só conseguem utilizá-lo nas linhas cadastradas pela empresa e algumas vezes o desconto na tarifa estabelecido em lei não é respeitado.

Cabe lembrar que, apesar dos crescentes problemas por que passa a mobilidade urbana no Distrito Federal, o principal motivador da elaboração do projeto Brasília Integrada foi a possibilidade de concessão de empréstimo financeiro por parte do BID para a implantação de reformas urbanas. Uma indicação disso está no Sumário Executivo do Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica:

“O Programa tem como base uma solicitação de financiamento ao BID para desenvolver ações de melhoramento do transporte público coletivo urbano no Distrito Federal”.⁶⁵

Ficou acertado que o banco internacional faria um aporte de US\$ 176 milhões e o GDF teria como contrapartida que investir US\$ 85 milhões de recursos próprios. Há ainda a possibilidade de ampliação desses valores nas futuras negociações.

Na primeira das entrevistas realizadas, o entrevistado A afirmou que o projeto teve início na Secretaria de Captação de Recursos, o que é estranho, pois o trâmite normal seria o projeto ter início na Secretaria de Transportes e depois ser encaminhado para a de Captação de Recursos. Na segunda entrevista, realizada com membro de um escalão acima, o entrevistado mudou um pouco a versão para disfarçar essa origem bizarra para um programa governamental.

Analisando as principais ações do Brasília Integrada acima enunciadas, percebem-se as conseqüências do fato gerador do programa ter sido primeiramente a busca por

⁶⁵ Governo do Distrito Federal, 2007c: 5.

dinheiro e não a preocupação com os problemas enfrentados pela população durante os deslocamentos diários: o programa prevê obras e outros investimentos, mas nada indica que será realmente revolucionário, pois mantém os mesmos princípios que sempre regeram a gestão da mobilidade urbana do DF.

Isso se torna claro quando se vê que grande parte dos recursos serão destinados a obras de ampliação de vias para os automóveis e construção de viadutos para facilitar a circulação desses automóveis, apesar de falar em “melhoramento do transporte público coletivo urbano”. Tais obras são mera continuação do círculo vicioso implantado na visão do GDF de buscar facilitar a circulação dos automóveis, estimulando assim uma maior utilização destes e contribuindo ainda mais para o aumento do número de veículos em circulação, além de deixar claro que enxerga os carros como merecedores de prioridade no trânsito.

O estímulo e o efetivo aumento do número de carros em circulação rapidamente sobrecarregam as novas vias e viadutos construídos, o que faz com que a demanda por novas obras desse tipo se renove e dá prosseguimento ao círculo. Esse fato é reconhecido pelo entrevistado C, que chegou a falar em um “prazo de validade” de cinco anos ou menos para os efeitos dessas obras.

A integração entre os modais do transporte público coletivo é sem dúvida benéfica para os usuários, mas resta a definição de como se dará tal integração num sistema operado em parte pelo setor público (metrô) e em parte pelo setor privado (várias empresas atuando no transporte por ônibus e ainda uma licitação a ser feita para a concessão de linhas a serem exploradas por micro-ônibus).

Além da integração entre os modais de transporte público, o Brasília Integrada deve levar em consideração o fato que um sistema integrado de transportes só é completo quando inclui os meios particulares de locomoção. Isso significa que o programa deve contemplar também a estrutura necessária para que os cidadãos possam realizar parte de seu deslocamento utilizando um automóvel particular ou uma bicicleta e deixá-los em locais adequados quando forem completar seu caminho de ônibus, micro-ônibus ou metrô. A integração de fato depende também da disponibilização de estacionamentos e bicicletários seguros nos pontos de integração e nas estações de metrô e de fácil acesso a esses pontos para quem está a pé.

Essa percepção está longe de ser novidade para os técnicos do GDF envolvidos no Programa Brasília Integrada. Entretanto, a situação de quem vai pedalando para as estações de metrô ainda é precária. A foto abaixo foi apresentada com certo orgulho (no sentido de satisfação) pelo entrevistado B durante uma das entrevistas realizadas na Secretaria de Transportes, revelando a realidade de uma das estações do metrô em Samambaia. Mas ela revela algo além do motivo desse orgulho (é a integração ocorrendo de fato), que é a prática inadequada de prender as bicicletas no corrimão da rampa destinada aos deficientes físicos, dificultando a passagem destes, e provocada pela falta de local apropriado para guardar as bicicletas.

Foto 10 – Bicicletas presas ao corrimão da rampa para deficientes físicos



Fonte: Programa Ciclovário do GDF.

Ainda falta muito para completar a estrutura mínima para a utilização de bicicletas na cidade e sua integração com os sistemas de transporte público, contudo, falta muito mais para garantir condições mínimas para os pedestres. Para citar apenas um exemplo, será exposto aqui um tipo de situação que indica com bastante nitidez a falta de preocupação com quem anda a pé pela cidade, mesmo nas áreas consideradas “nobres”.

No Plano Piloto, há muito se fala das calçadas quebradas, mas nas Superquadras construídas a partir da década de 1990 são raras as calçadas, e quando elas existem, não foram construídas pelo poder público e nem têm padronização. A foto a seguir serve para ilustrar um desses casos: na 310 Norte, a ligação entre a parte residencial e a parte comercial apresenta trechos sem calçamento, outros com mais de um tipo de calçamento,

mas nenhum confeccionado de acordo com critérios técnicos ou que pudesse atender as necessidades de cidadãos com dificuldades de locomoção (foto 11).

Foto 11 - Mesmo em áreas “nobres” da cidade, calçadas improvisadas ou inexistentes.



Foto: Diego L. Carvalho

A edição de 27 de outubro de 2007 do *Correio Braziliense* traz reportagem sobre a quantidade de roubos e furtos ocorridos nas áreas próximas às estações do metrô. Informa o jornal que “metade das 16 estações brasilienses são freqüentadas diariamente por ladrões, segundo a própria Polícia Militar”, além de apresentar relatos de cidadãos que tiveram bicicletas roubadas ou carros arrombados nas áreas do metrô.⁶⁶

Desfavorece ainda a integração dos diversos modais com o metrô a falta de sinalização da localização das estações. Nem na Estação Central (localizada na Rodoviária do Plano Piloto), nem na Estação Galeria (no Setor Comercial Sul), visitadas durante a elaboração da dissertação, foi verificada uma placa sequer indicando a entrada ou mesmo a existência delas. A fotografia a seguir ilustra a entrada da Estação Galeria (foto 12).

⁶⁶ *Correio Braziliense*, 27/10/2007, página 35.

Foto 12 - Entrada do metrô no Setor Comercial Sul: falta sinalização.



Foto: Diego L. Carvalho

Outro ponto bastante positivo proposto no programa é a implantação de vias exclusivas para veículos do transporte público e a construção de novos terminais rodoviários. A intenção é facilitar a circulação desses veículos separando-os dos demais e, conseqüentemente, de alguns engarrafamentos, para que tenham o seu tempo de deslocamento reduzido e fiquem menos vulneráveis às eventualidades que com frequência atrapalham a fluidez dos automóveis no trânsito.

Entre os projetos do GDF incluídos na concepção do Brasília Integrada que vão além do já acertado com o BID estão mais ciclovias, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e o Veículo Leve sobre Pneus (VLP).⁶⁷

O VLT está sendo planejado para ligar o aeroporto ao centro da cidade passando por toda a via W-3 e tem o objetivo de credenciar a cidade a ser uma das sedes da Copa do Mundo de Futebol de 2014. Há também a expectativa de elaborar o projeto de revitalização daquela via conjuntamente com o de implantação do VLT.

O VLP está sendo concebido para facilitar a interligação entre as cidades do quadrante sudoeste do Distrito Federal.

⁶⁷ Ver ilustrações anexas.

Uma ciclovia do programa já foi inaugurada e outras estão em fase de construção. Todas elas voltadas para quem utiliza a bicicleta como transporte, em especial nos trajeto entre a residência e o local de trabalho. Foram intituladas de “ciclovias do trabalhador”. Trata-se de louvável atitude do GDF que tem como consequência uma maior segurança para os ciclistas da cidade. Louvável também a prioridade a quem utiliza esse meio de transporte deslocando-se para o trabalho, pois a maioria destes são cidadãos não tem recursos para a aquisição e manutenção de carros particulares ou mesmo para arcar com os custos elevados das tarifas do transporte público.

Um problema observado na ciclovia já inaugurada é a falta de estrutura para os pedestres em seus arredores, o que faz com que estes ocupem os espaços que deveriam ser exclusivos dos ciclistas para garantir a segurança de ambas as categorias de atores do trânsito.

Cabe destacar que o programa cicloviário do DF não deve ter foco apenas no “trabalhador” a que o GDF tem se referido, ou seja, o de baixa renda. Deve-se pensar em ciclovias por toda a cidade, tanto as de transporte como as de lazer, com o intuito de criar não só condições seguras de transporte por bicicletas, mas também de implantar na cidade as culturas de uso da bicicleta e de respeito ao ciclista.

Uma das vantagens da implantação de ciclovias voltadas para as classes mais altas é que ajudaria bastante na criação da cultura de uso da bicicleta e de respeito ao ciclista porque são nessas classes que estão concentrados os “formadores de opinião” e são as classes cujo estilo de vida serve de modelo para as outras.

De fato, o Brasília Integrada realmente será um grande passo rumo à mobilidade sustentável, pois melhora as condições do transporte público (mesmo mantendo a diferenciação entre os cidadãos) e reconhece os ciclistas como cidadãos. São medidas que também facilitam outros pontos da mobilidade sustentável como o transporte solidário (esquema de caronas) na medida em que contribuem para reduzir a dependência dos automóveis.

Com relação aos impactos ambientais, não serão aqui detalhados por não serem o foco deste trabalho, os relatórios apresentados pelo GDF indicam que o Programa trará mais benefícios do que impactos negativos. Os benéficos viriam da redução da emissão de poluentes por meio das melhorias na frota de veículos do transporte público e da otimização de sua utilização mediante a reestruturação de todo o STPC/DF. Os impactos

negativos seriam bastante pequenos e localizados. Chama a atenção o fato de os relatórios oficiais nem citarem a redução do número de veículos particulares em circulação como um objetivo esperado ou a ser alcançado.

É inegavelmente mais confortável transitar num automóvel particular, entretanto, as dificuldades impostas pelos congestionamentos e pela demorada busca por locais para estacionar podem tornar essa opção extremamente irritante. Não se pode desconsiderar também o fato de que muitas pessoas não gostam de dirigir e deixariam o carro em casa ou mesmo abririam mão de possuir um se tivessem a possibilidade de contar com um transporte público eficiente como opção. Há ainda casos em que os indivíduos poderiam abrir mão de sair de casa em seu próprio carro quando pretendem ingerir bebidas alcoólicas, seja pela consciência de evitar acidentes ou pelo medo de ser multado.

Não é novidade nem para o GDF a idéia de que a promoção da mobilidade urbana atua como fator de redução das desigualdades sociais, pois o próprio relatório de avaliação global do programa aparece a referência ao impacto da mobilidade quando diz:

“Pode também, reduzir as iniquidades sociais, na medida em que melhora o acesso aos diferentes serviços urbanos por parte dos grupos mais pobres da população, oferecendo oportunidades de deslocamento, desde a moradia aos locais de trabalho, de estudo e de lazer”.⁶⁸

Uma questão que chama a atenção nos relatórios oficiais do Programa é a acessibilidade para as pessoas portadoras de necessidades especiais. Há pouquíssimas referências à adaptação da frota de ônibus, por exemplo. Em determinado momento, fala-se:

“Parte da frota disporá de características físicas que favoreçam a acessibilidade universal, atendendo a idosos, gestantes e outros portadores de necessidades especiais, conforme a legislação federal”.⁶⁹

O trecho em destaque passa a impressão de que a preocupação é apenas cumprir o que já está definido em lei e de que o compromisso não é de fato com a acessibilidade em si e com a inclusão desses cidadãos.

Não há nos relatórios divulgados a previsão de nenhum esforço além do estritamente estabelecido em lei para favorecer a mobilidade dos portadores de

⁶⁸ Governo do Distrito Federal, 2007a: 3.

⁶⁹ Governo do Distrito Federal, 2007a: 9.

necessidades especiais. Essa impressão foi confirmada com a fala do entrevistado A, que confirmou que a preocupação é apenas com o que consta em lei.

Acredita-se que o projeto deveria estabelecer a obrigatoriedade de que pelo menos todos os veículos componentes do Sistema Básico a ser implantado tenham condições adequadas para transportar os portadores de necessidades especiais.

O modelo atual da mobilidade urbana do DF foi descrito no capítulo anterior como insustentável. O Programa Brasília Integrada tem a proposta de evitar que a situação fique pior do que já está, livrando a cidade do trânsito caótico observado em outras capitais brasileiras.

Em artigo assinado pelo governador José Roberto Arruda, intitulado “Um milhão de carros”, após apresentação de vários tópicos do Programa Brasília Integrada em sua interpretação ampliada, aparece escrita a seguinte conclusão:

“Em resumo, estamos invertendo a política de precedência do transporte individual dos últimos 40 anos para dar absoluta prioridade ao transporte coletivo, como ocorre em todas as grandes cidades do mundo”.⁷⁰

Contudo, o Programa não altera as bases do deslocamento na capital federal. Ele tem o potencial de melhorar bastante o transporte público, mas mantendo-o voltado para os seus atuais usuários, de forma que os demais (que utilizam basicamente os automóveis particulares) continuarão enchendo a cidade de carros. O Brasília Integrada pode garantir as mínimas condições para o transporte público, mas a tendência ao caos, ou seja, a insustentabilidade será mantida.

O que se quer dizer aqui é que não adianta tornar mais fáceis os acessos ao centro da cidade se nessa região central o trânsito for caótico. É preciso que dentro do Plano Piloto a mobilidade também seja garantida, uma vez que é onde se concentram as atividades no Distrito Federal e onde circula a maioria das pessoas que vivem ou trabalham no DF.

A maior parte das ações previstas no Programa Brasília Integrada está fora do Plano Piloto e tem o objetivo de facilitar o acesso a essa região, o que poderia até mesmo ser um fator a mais para complicar o trânsito dentro desse espaço. Nenhuma ação anunciada até o momento está voltada para a redução dos engarrafamentos que ocorrem nas vias internas do Plano Piloto que servem para interligar as principais avenidas.

⁷⁰ Correio Braziliense, 02/02/2008.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Demonstrada a essencialidade da mobilidade urbana para a existência das cidades e do modo de vida urbano; descritas as condições da mobilidade urbana no Distrito Federal; e exposta a proposta do governo local – representado pelo Programa Brasília Integrada – para solucionar os problemas já enfrentados pela população e os que se vislumbram para um futuro próximo na capital federal, passa-se agora às considerações finais desse estudo.

O agravamento das condições de circulação no espaço urbano do DF levou a academia a estudar mais o assunto, destacando-se outras áreas do conhecimento que não a Sociologia. Tem tido mais repercussão os estudos dos engenheiros e dos urbanistas, abordando principalmente os aspectos técnicos da circulação de veículos. Buscou-se, então, nesse trabalho, apresentar uma visão diferente: a da Sociologia. Espera-se que, apesar das dificuldades enfrentadas durante a pesquisa e que impediram a produção de uma Dissertação mais completa, o resultado ora apresentado possa servir de subsídio para futuras investigações acadêmicas ou auxiliar na elaboração de políticas públicas.

A mídia passou a destacar não só os acidentes ao falar de trânsito, mas também a elaborar inúmeras reportagens sobre engarrafamentos, sobre a “falta de vagas” para estacionar, sobre as deficiências do transporte público e sobre as propostas apresentadas pelas autoridades. A mobilidade urbana tem sido o assunto em franca evidência, com séries especiais nos jornais impressos e televisionados, o que obrigou o governo local a dar uma resposta à população, no caso, o Programa Brasília Integrada.

Brasília foi projetada para não possuir os mesmos problemas de circulação que as demais grandes cidades do país. Durante muito tempo essa diferença foi considerada inquestionável. Mas eis que a dinâmica da sociedade fez com que as coisas mudassem de rumo e as autoridades perdessem o controle. A população da cidade é atualmente quatro vezes maior do que se previa e a frota de veículos, desde a década de 1990, tem tido crescimento em ritmo maior do que o da própria população.

A forma como a cidade foi planejada e o modo de vida que predominou nas primeiras três décadas de sua existência, especialmente na classe dominante (com maior poder de influência tanto sobre a máquina governamental quanto sobre as demais classes sociais), foram suficientes para desenvolver a “cultura do automóvel” descrita no capítulo II.

A situação da mobilidade urbana em Brasília, até pouco tempo considerada excelente, tem piorado em velocidade assustadora e já se tornou evidente a necessidade de rápida intervenção do poder público.

Atualmente o trânsito apresenta inúmeros problemas e é visível o agravamento diário das condições de mobilidade. Os fenômenos acima descritos como criadores dessa situação são agora barreiras à sua superação.

O planejamento da cidade tornou-se uma barreira porque foi tombado como patrimônio cultural da humanidade e qualquer intervenção depende de cuidados extremados. Entretanto, o principal entrave que se anuncia é a cultura do automóvel, sem a superação da qual, qualquer medida adotada corre o grande risco de ter efeito meramente paliativo ou mesmo de ser inócua.

Outro empecilho a uma radical mudança de paradigmas na mobilidade urbana envolve as questões relacionadas à política, ou pior, à politicagem: qualquer alteração profunda mexe na relação de poderes dentro da cidade e leva tempo, sendo que muitas vezes o resultado só se torna visível depois de decorridos alguns anos do início de sua implantação. O grande risco para o político que inicialmente encarar o desafio de alterar o *status quo* do trânsito brasiliense é que seu sucessor (talvez seu adversário) leve a fama de ter solucionado os problemas de tráfego na cidade, que muito têm incomodado a população.

O Programa Brasília Integrada certamente trará melhorias para a mobilidade urbana da capital federal, pois representa a busca do GDF pela retomada do controle do transporte público da cidade, mas nada indica que cumprirá o que promete: uma mudança estrutural das formas de locomoção no Distrito Federal.

Provavelmente a maior contribuição do Programa será a integração entre os modais, caso ela seja de fato implantada, e se for realizada levando em conta a integração com os meios particulares de locomoção como o carro e a bicicleta.

As melhorias efetivas e de caráter duradouro que o Programa prevê são aquelas relativas ao transporte público, pois os investimentos voltados para os automóveis particulares, apesar de somarem vultosos recursos financeiros, não têm eficácia por muito tempo. Isso devido ao próprio ciclo vicioso composto pelo investimento na infra-estrutura para os carros, seguido do incremento no número de veículos, que demanda novos investimentos.

A perspectiva é a de que o Programa servirá para reestruturar o transporte público coletivo da cidade, não as condições da mobilidade urbana em geral, o que significa dizer que a configuração atual de utilização dos diferentes modais não será substancialmente alterada, não obstante um provável incremento no número de usuários do sistema de transporte público.

Lamenta-se, entretanto, que as grandes mudanças prometidas pelo GDF não alcançarão na mesma proporção todas as RA's do DF, recebendo menos atenção as seguintes RA's: Sobradinho, Planaltina, Paranoá, Lago Norte, Lago Sul e São Sebastião, por exemplo.

Considerando o pressuposto de que o exercício da cidadania está vinculado à mobilidade urbana, pouca coisa mudará também no que diz respeito ao acesso da população de baixa renda aos mais diversos serviços urbanos. Atualmente o transporte público é planejado para que os pobres tenham apenas acesso ao local de trabalho e não aos demais serviços que a cidade pode oferecer-lhes.

Apesar de ter parte de suas ações voltadas para a melhoria do transporte público coletivo, o Programa Brasília Integrada não prevê a implantação de um sistema eficiente de transporte coletivo nos locais onde a oferta atual de transporte é precária e esparsa, como as RA's de alta renda Lago Sul, Lago Norte e Sudoeste, por exemplo. Isso indica que não é intenção do Programa oferecer aos moradores dessas regiões uma opção para diminuir o uso do carro em seus deslocamentos.

É sabido que a população de algumas RA's como Lago Norte e Lago Sul se desloca quase unicamente utilizando automóveis particulares e que suas atividades estão, assim como as dos demais habitantes do DF, concentradas no Plano Piloto, as avenidas e ruas do Plano Piloto continuarão com excesso de carros, atrapalhando a locomoção da totalidade daqueles que por lá transitam.

Tudo indica que isso não será alterado, ou seja, as mudanças propostas apenas garantirão que os excluídos continuem tendo assegurado apenas o direito ao trabalho, de forma a garantir que a economia da cidade continue a desenvolver-se. Entretanto, quem não possui hoje alguns de seus direitos resguardados continuará sem garantias, não servindo o Programa Brasília Integrada, conseqüentemente, para uma substancial aproximação da população excluída à condição de cidadania plena.

A verdadeira revolução viria da intenção de fazer com que o transporte público fosse pensado para ser usado por todos e não apenas por aqueles que não podem utilizar um automóvel particular. Outro importante passo rumo a uma revolução na mobilidade urbana do DF seria priorizar inequivocamente o transporte público, deixando a mobilidade por automóveis em segundo plano, justamente para interromper o círculo vicioso há pouco mencionado.

A avaliação que embasou a elaboração das medidas contidas no Programa Brasília Integrada é correta em alguns diagnósticos, mas deixa a desejar nas soluções propostas. Acerta quando afirma ser necessário um programa governamental que garanta a mobilidade urbana do DF no futuro, mas não deu o devido passo no sentido de reverter de fato a tendência atualmente verificada de acelerado aumento no número de automóveis.

Seguindo linha de raciocínio semelhante, sem foco em uma cidade específica, mas pensando nas diversas formas de sustentabilidade nas cidades, o Instituto Socioambiental concluiu:

“Uma nova política de mobilidade é fundamental para proporcionar inclusão social, geração de renda e empregos, paz no trânsito, qualidade do ar, equidade e democratização do uso dos espaços públicos e das vias”.⁷¹

Uma política de mobilidade urbana, para que possa se utilizar com propriedade da denominação de “nova” deve de fato buscar alterar pelo menos um dos paradigmas da atual política de mobilidade. Isso significa que, em primeiro lugar, deve retirar o foco dos automóveis particulares e passar a priorizar de forma contundente o transporte público coletivo.

As políticas públicas de mobilidade urbana devem ter como objetivo tornar mais vantajosa a utilização do transporte público do que a do carro particular. Isso envolve questões referentes aos dois tipos de locomoção, tanto pela melhoria das condições do transporte público quanto pela complicação da qualidade dos deslocamentos por carros particulares provocada pelo excesso desses veículos no espaço urbano. Para essa complicação basta que o governo não faça nada para melhorar as condições de uso do carro; o excesso de veículos no espaço urbano já seria suficiente para que ocorra uma deterioração “natural” da mobilidade por automóveis.

⁷¹ ISA, 2007: 409.

Deixar a estrutura viária da capital como está é uma forma de restrição ao uso do carro, pois a tendência atual é a rápida e crescente piora em suas condições. Quanto mais insuportável for a utilização dos carros, em função dos congestionamentos, maior será a demanda por um transporte público de qualidade. Nesse sentido, o investimento exclusivo nas formas sustentáveis de mobilidade urbana também seria considerado um sinal de que o Estado está disposto a desestimular o uso excessivo dos automóveis particulares.

A exigência do BID de que os deslocamentos por automóveis particulares não fossem deixados em segundo plano é pouco compatível com a busca por um modelo de mobilidade sustentável, pois garantindo boas condições para a circulação dos carros, pouquíssimas pessoas o substituiriam pelo transporte público e outras se sentiriam estimuladas a comprar carros, congestionando ainda mais o trânsito da cidade.

Na dicotomia, às vezes tênue, entre o público e o privado, devem ser priorizadas as formas coletivas de ocupação dos espaços urbanos, ao invés de cada vez mais estimular o uso privado dos espaços, considerando que aumentar a infra-estrutura destinada aos automóveis (vias e estacionamentos) implica num tipo de privatização desses espaços em detrimento de outras formas de ocupação que acarretariam em mais qualidade de vida para a população. Cabe ao Estado garantir que os interesses do capital privado não se sobreponham ao bem-estar da população.

Em síntese, o que se sugere aqui é que o transporte público seja considerado pelo governo local como o que o nome diz que deve ser: **público**, ou seja, para todos e não apenas para uma parcela da população.

Um transporte público de qualidade significa que os indivíduos não são dependentes do automóvel particular e que todos têm direito à cidade. Significa que mesmo aqueles que sempre tiveram carro, não terão a mobilidade prejudicada quando por qualquer motivo (manutenção, acidente etc.) estiverem sem o seu veículo. É a democratização do direito de ir e vir.

Levando em conta a vigência da cultura do automóvel, conclui-se aqui também que é necessário superá-la para que qualquer tentativa de revolução nas condições de mobilidade urbana no Distrito Federal tenha efeitos. Não basta melhorar o transporte público, é necessário fazer com que as classes média e alta passem a crer que não é motivo de vergonha utilizá-lo, além de fazer com que o GDF deixe de vê-lo e planejá-lo como algo a ser usado apenas pelas classes baixas.

A visão dos governantes deve mudar radicalmente, pois ela também contribuiu sobremaneira na consolidação da cultura do automóvel. Basta observar como toda a política de trânsito foi feita demonstrando que a prioridade é para os carros. Há apenas uma exceção, constituída pelo respeito à faixa de pedestres. Mas a preponderância dos automóveis é tanta que há quem pense apenas em carros quando ouve a palavra *trânsito*.

O argumento de que é necessário melhorar o transporte público antes de implantar medidas de restrição ao uso do automóvel é válido apenas em parte, pois o transporte público nunca vai melhorar de um dia para o outro, as mudanças são lentas e graduais, além disso, qual seria o critério para considerá-lo bom o suficiente? E mais, quando é que o sistema de transporte público sofrerá de fato uma considerável melhora qualitativa se as classes média e alta não o exigirem dos órgãos governamentais?

Enquanto não houver melhora no sistema de transporte público, mais carros passarão a ocupar espaços, lotando estacionamentos e engarrafando as vias. O que é necessário, no caso de Brasília, é implantar inicialmente um transporte público em toda a cidade, para que todos tenham essa opção, mesmo que não seja a melhor. Em seguida, se possível concomitantemente, deve-se investir na qualidade desse transporte público e começar a desestimular o uso de carros particulares.

Acredita-se aqui que a mudança do paradigma deve partir de iniciativa dos representantes eleitos pelo povo, isso porque tanto a mentalidade da população influencia a gestão governamental quanto a própria gestão governamental, por meio das políticas públicas, influencia a maneira como os cidadãos encaram determinados fatos. É muito grande o poder simbólico da interpretação oficial do Estado sobre a realidade.

Uma recorrente proposta para reduzir os engarrafamentos é a descentralização das atividades, que deve ser analisada com muito cuidado e baseada em estudos técnicos, não em especulações eleitoreiras. O exemplo dado pelo GDF é preocupante, pois pretende transferir a sede do governo local para um novo centro administrativo a ser construído em Taguatinga, já apelidado de “Buritinga” (fusão dos nomes da RA Taguatinga e do Palácio do Buriti), e que sediaria praticamente todos os órgãos do GDF. Atualmente o governador, o vice-governador e os secretários de estado despacham num edifício, também chamado de Buritinga por estar localizado em Taguatinga. Sobre a decisão do governador de transferir a sede do governo pergunta-se: Quais foram os critérios para a escolha do local? Quais os

impactos que essa nova localização dos órgãos do governo distrital traria para o trânsito da cidade?

Outras propostas mais antigas também são preocupantes, como a de alteração dos horários das escolas ou alternância dos horários de trabalho entre os diversos setores produtivos.

É ainda plausível pensar em sistemas diferenciados, com tarifas diferenciadas, como já existe em algumas cidades e como tem sido vislumbrado por técnicos do GDF (de maneira não oficial), mas o ideal é que uma situação dessas sirva apenas para inserir na mentalidade das classes mais altas a possibilidade de utilização do transporte público coletivo unificado. Posteriormente, cabe ao Estado tratar os cidadãos de forma indiferenciada, uma vez que não pode o governo considerar alguns cidadãos mais dignos do que outros, muito menos em função da renda dos estratos sociais e que pertençam.

Na verdade, considera-se aqui que seria uma boa estratégia a instituição de um sistema de transporte coletivo mais atraente para as classes mais altas, com veículos mais confortáveis, pois trata-se de um público acostumado a transitar em automóveis particulares ou táxis.

A questão do valor da tarifa cobrada nesse sistema teria de ser maior devido a motivos de cunho social e cultural. As classes mais altas da cidade seriam menos resistentes em usar um transporte no qual se sintam diferenciadas das demais. Outro fator seria a pouca disposição dessas classes mais abastadas em dividir o mesmo espaço com as outras classes; não costumam ter disposição para conviver com os pobres e nem para dividir momentaneamente o mesmo espaço, como o de um ônibus, por exemplo.

Por razões históricas, os ideais de civilidade, democracia e república estão longe de vigorar no Brasil. Os cidadãos não se sentem iguais uns aos outros e a maioria não quer se sentir igual, aliás, tem como meta individual a diferenciação. Quem se considera e é considerado diferenciado (privilegiado em relação aos demais) não quer mudar o *status quo*; quem está em segundo plano no quadro das estratificações sociais não questiona muito o atual sistema porque acredita na possibilidade de passar para o outro lado ou simplesmente se conforma com a própria exclusão. Algo que já seria grave se estivesse apenas na mentalidade dos indivíduos, mas é de fato preocupante porque também se reflete nas políticas públicas.

Cabe ao poder público adotar uma postura coerente com o que dizem os princípios basilares da legislação brasileira, dentre eles a igualdade entre os indivíduos. Isso pressupõe que o Estado deve tratar os cidadãos sem diferenciação. Quando um governante que se diz democrático planeja melhorar a qualidade de vida da população, para ser coerente com esse discurso, deve buscar a melhoria da qualidade de vida de todos, e não apenas daqueles que possuem automóveis particulares ou daqueles que o elegeram.

As sugestões aqui oferecidas apontam para o caminho da mobilidade sustentável, o mesmo indicado pelo Ministério das Cidades e que vem sendo em diferentes graus implantada em inúmeras cidades européias.

A urgência da adoção de medidas para a promoção da mobilidade sustentável é defendida aqui para evitar o colapso ou situações caóticas como as observadas em São Paulo, cidade com a maior frota de veículos do país e segunda maior do mundo (mais de 6 milhões de veículos).

A mobilidade sustentável significa, ademais, a busca por meios de locomoção intra-urbanas de forma a reduzir qualquer impacto negativo que o direito de ir e vir possa ter nos outros direitos que compõem a cidadania (baixas emissões de poluentes, que afetam a saúde da população, por exemplo).

Se essas medidas não forem bem planejadas e embasadas em estudos técnicos, poderão ter o efeito contrário e acabar agravando o quadro da mobilidade urbana no Distrito Federal. Além disso, qualquer medida a ser tomada pelo GDF deve estar articulada com os projetos de ordenamento territorial e de desenvolvimento urbano de todo o Distrito Federal.

Conclui-se que o Programa Brasília Integrada, se de fato implantado, trará melhorias para a mobilidade urbana do Distrito Federal. Entretanto, no que tange à promoção da cidadania, seus efeitos tendem a ficar aquém das necessidades da população. Isso porque aos que atualmente não podem desfrutar de uma cidadania plena será garantido apenas o direito ao trabalho, mas não o direito à cidade de forma ampla. O Programa é constituído por medidas positivas, porém insuficientes.

Espera-se que as lacunas não preenchidas pelo Brasília Integrada sejam sanadas com a elaboração do novo Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal – PDTU, anunciado em 18 de abril de 2008 pelo secretário de transportes com a expectativa de que esteja pronto até o final de 2009. Será mais uma oportunidade de planejar o sistema

de mobilidade urbana da cidade de forma completa e sustentável, com foco na qualidade de vida para os atuais e futuros habitantes.

Mesmo que o GDF tome a correta decisão de priorizar as ações voltadas para as camadas mais pobres da população, se há no momento um esforço para reformular todo o sistema de Transporte Público da capital, que ele seja feito já planejando o transporte público para toda a população e não só para os pobres, mesmo que eles mereçam nesse momento a prioridade. É mais racional planejar tudo desde já, ainda que se tenha que fazer gradualmente as intervenções, do que depois ter que fazer adaptações, seja no projeto, seja no sistema já implantado.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*. Contagem: Santa Clara Editora Produções de Livros Ltda., 2000.

_____. *Meio Ambiente e Transporte Urbano: análise bibliográfica e propostas sob o enfoque das políticas públicas*. Brasília: MMA, IBAMA, IPEA, 2002.

CAIAFA, Janice. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

_____. *Aventura das Cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Práticas cidadãs para uma nova cidade*. In. PINSKY, Jaime (org.). *Práticas de Cidadania*. São Paulo: Contexto, 2004.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000. Volume 1.

_____. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2006.

CODEPLAN. *Pesquisa domiciliar : transporte : 2000 : Brasília : CODEPLAN*, 2002.

COSTA, Lúcio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. In.: *Cadernos de Arquitetura* (vol. 3). Brasília: IAB/DF, 1970.

DAVIS, Mike. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM. *Diagnóstico das condições viárias na DF-002 (Eixão Norte/Sul) e seus reflexos sobre a população*. Apresentação em arquivo do tipo power point. 2006.

DUARTE, Cristovão Fernandes. *Forma e Movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. *Introdução à Mobilidade Urbana*. Curitiba: Juruá, 2008.

DURKHEIM, Émile. *Da Divisão do Trabalho Social*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

ELIAS, Norbert. *Os Estabelecidos e os Outsiders: Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

FREITAG, Barbara. *Teorias da Cidade*. Campinas, SP: Papirus, 2006.

GANS, Herbert. *Urbanism and Suburbanism as ways of life: a reevaluation of definitions*. In. *People, Plans and Policies*. New York: Columbia University Press, 1993.

GIDDENS, Anthony. *Sociologia*. Porto Alegre: Artmed, 2005.

GOMES, Paulo César da Costa. *A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. *A Questão Metropolitana no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. *Programa Brasília Integrada – Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica: avaliação global do programa*. Brasília, 2007a.

_____. *Programa Brasília Integrada – Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica: avaliação social*. Brasília, 2007b.

_____. *Programa Brasília Integrada – Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica: sumário executivo*. Brasília, 2007c.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Almanaque Brasil Socioambiental: uma nova perspectiva para entender a situação do Brasil e a nossa contribuição para a crise planetária*. São Paulo: ISA, 2007.

- JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. 1933.
- LEFEBVRE, Henry. *A Revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- _____. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LUDD, Ned. *O Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.
- MARSHALL, T. H. *Cidadania, classe social e status*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.
- MARTINS, Jeová Dias. *Regras da Metrópole: campo urbanístico e ordem social na Região Metropolitana de São Paulo*. Tese de Doutorado. Brasília: Universidade de Brasília: 2006.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Plano Diretor participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Ministério das Cidades: CONFEA, 2004.
- _____. *Conferência das Cidades: Resoluções*. Brasília: Ministério das Cidades, 2003.
- _____. *PlanMob: Construindo a cidade sustentável. Caderno de referência para elaboração de mobilidade urbana*. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.
- MONTEZUMA, Ricardo. *Ciudad y Transporte: la movilidad urbana*. In . Balbo, Marcelo; Jordán, Ricardo; e Simioni, Daniela (Orgs.). *La Ciudad Inclusiva*. Santiago: CEPAL; Cooperazione Italiana, 2003.
- OLIVEIRA, Márcio de. *Brasília: o mito na trajetória da nação*. Brasília: Paralelo 15, 2005.
- PARK, Robert Ezra. *A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano*. In. VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 26-67.

PAVARINO FILHO, Roberto Victor. *Sistema Viário Urbano e Exclusão Social em Brasília*. In. Revista Textos Graduated. Brasília: Editora Universidade de Brasília: Cultura Gráfica e Editora: Verano, 1995.

PAVIANI, Aldo. *Gestão do território com exclusão social*. In. PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

PINSKY, Jaime (org.). *História da Cidadania*. São Paulo: Contexto, 2005.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. *A Metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. In. _____. (Org.). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. Rio de Janeiro: Fase, 2004.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz e SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos (Orgs.). *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2007.

RODRIGUES, José Nivaldino. *Placar da Vida: uma análise do Programa “Paz no Trânsito”*. Dissertação de Mestrado. Brasília: Universidade de Brasília, 2007.

SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental*. In. VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 11-25.

SPOSITO, Maria Encarnação B. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Contexto, 2005

VASCONCELOS, Eduardo. *O que é trânsito*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

_____. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume, 2000.

VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

WEBER, Max. *Conceito e categorias da cidade*. In. VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 68-89.

WIRTH, Louis. *O urbanismo como modo de vida*. In. VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 90-113.

OUTRAS REFERÊNCIAS:

Houve, ao longo da pesquisa, um constante acompanhamento das notícias relacionadas à mobilidade urbana no Distrito Federal. Foram aproveitadas neste trabalho diversas reportagens do *Correio Braziliense*, a maioria do caderno *Cidades*.

Edições do jornal *Correio Braziliense*:

ARRUDA, José Roberto. Um milhão de carros. *Correio Braziliense*. Brasília, 2 fev. 2008. Opinião. p. 17.

BERNARDES, Adriana. Para evitar o caos. *Correio Braziliense*. Brasília, 22 maio 2008. *Cidades*. Entrevista: Alberto Fraga.

_____. Não há vagas. *Correio Braziliense*. Brasília, 11 maio 2008. *Cidades*. p. 29.

_____. Gargalos e dor de cabeça. *Correio Braziliense*. Brasília, 11 maio 2008. *Cidades*. p. 30.

_____. Direito de ir e vir comprometido. *Correio Braziliense*. Brasília, 11 maio 2008. *Cidades*. p. 31.

_____. À beira do caos. *Correio Braziliense*. Brasília, 29 nov. 2007. *Cidades*. p. 29.

_____. Propostas para evitar o pior. *Correio Braziliense*. Brasília, 29 nov. 2007. *Cidades*. p. 29.

CAVALCANTE, Talita. Sob controle do Estado. *Correio Braziliense*. Brasília, 13 maio 2007. *Cidades*. p. 32.

- _____. Trânsito em ordem. *Correio Braziliense*. Brasília, 13 maio 2007. Cidades. p. 31.
- COELHO, Mário. Não há vagas. *Correio Braziliense*. Brasília, 21 maio 2007. Cidades. p. 17.
- FILGUEIRA, Ary. Capital dos engarrafamentos. *Correio Braziliense*. Brasília, 5 abr. 2008. Cidades. p. 35.
- GÓIS, Edma Cristina de. Três mil assinaturas pelo Eixão do Lazer. *Correio Braziliense*. Brasília, 26 maio 2008. Cidades. p. 19.
- MADER, Helena. Patrimônio ameaçado. *Correio Braziliense*. Brasília, 3 jul. 2006. Cidades. p. 15.
- MONTENEGRO, Érica. Começa hoje licitação do Veículo Leve sobre Trilhos. *Correio Braziliense*. Brasília, 21 fev. 2008. Cidades. p. 40.
- PAVIANI, Aldo. A capital incompleta. *Correio Braziliense*. Brasília, 2 abr. 2008. Opinião.
- _____. Trânsito urbano no DF. *Correio Braziliense*. Brasília, 26 maio 2008. Opinião.
- RODRIGUES, Gizella. Ordem no caos. *Correio Braziliense*. Brasília, 5 maio 2007. Cidades.
- _____. Todo dia é dia de agonia nas vias do DF. *Correio Braziliense*. Brasília, 5 mar. 2007. Cidades. p. 16.
- _____. Eixão do Lazer fica. *Correio Braziliense*. Brasília, 21 maio 2008. Cidades. p. 25.
- TAHAN, Lílian. Prioridade no transporte público. *Correio Braziliense*. Brasília, 22 nov. 2006. Política. p. 10.

_____. Trem urbano para a integração. *Correio Braziliense*. Brasília, 3 jun. 2007. Cidades. p. 12.

TECLES, Elisa. Para revendedores, frota de carros não é problema. *Correio Braziliense*. Brasília, 24 maio 2008. Cidades. Entrevista: Luís Fernando Machado Silva.

TEDESCHI, Jair. Um milhão de desafios. *Correio Braziliense*. Brasília, 21 maio 2008. Opinião.

MULTA questionada. *Correio Braziliense*. Brasília, 25 jan. 2008. Cidades. Grita Geral.

PASSAGEIROS do sufoco. *Correio Braziliense*. Brasília, 5 mar. 2007. Cidades. p. 17.

CIDADE sem calçadas. *Correio Braziliense*. Brasília, 17 mar. 2008. Cidades. Grita Geral. p. 21.

SEM calçadas para pedestres. *Correio Braziliense*. Brasília, 29 mar. 2008. Cidades. Grita Geral.

SEM calçadas para pedestres. *Correio Braziliense*. Brasília, 10 maio 2008. Cidades. Grita Geral. p. 39.

ÔNIBUS em más condições *Correio Braziliense*. Brasília, 10 maio 2008. Cidades. Grita Geral. p. 39.

Páginas eletrônicas mais visitadas durante a pesquisa:

Governo do Distrito Federal

www.distritofederal.gov.br

Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal

www.st.df.gov.br

Departamento de Trânsito do Distrito Federal – Detran/DF

www.detran.df.gov.br

Ministério das Cidades

www.cidades.gov.br

Associação Transporte Ativo

www.ta.org.br

Ruaviva – Instituto da Mobilidade Sustentável

www.ruaviva.org.br

7. ANEXOS

Propostas de novos veículos do transporte público apresentadas pelo GDF:

NOVAS PROPOSTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

O governador José Roberto Arruda está na Europa para examinar novos meios de transporte para implantar no Distrito Federal. Veja os modelos em estudo:

O que é o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)



É uma espécie de bonde moderno. Em função do seu tamanho e maleabilidade (bom desempenho nas curvas mais fechadas) é próprio para circular no meio urbano. Em geral é movido a eletricidade.

O que é o Veículo Leve sobre Pneus (VLP)



É um modelo de trem, também apropriado para as cidades, que pode trabalhar com veículos biarticulados (duas carrocerias integradas). O VLP circula em cauletas próprias ou vias elevadas.

Lucas Pádua

SEGURANÇA

É mais seguro. A eletricidade dos trilhos só ocorre durante a passagem do trem, já que a fiação é toda subterrânea e automática. Por isso a travessia de pedestres não oferece grandes preocupações.



Eletricidade

Toda a extensão no interior das cauletas onde trafega o trem é eletrificada, impedindo a circulação de pedestres. Pode ser movido também à diesel.



Eletricidade

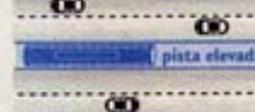
IMPACTO VISUAL

Menor, já que não precisa de cercas ou grades como ocorre com o metrô, o sistema agride menos o ambiente.



Trilho

Funciona necessariamente margeado por cauletas ou em uma pista elevada para separá-lo do nível da rodovia.



pista elevada

CUSTO

Orçado em R\$ 1,6 bilhão, é considerada uma tecnologia cara, podendo chegar a custar três vezes mais do que o sistema sobre pneus.



Em termos de custos seria uma opção mais em conta para o governo, já que trabalha com técnica menos refinada.



TEMPO DE CONSTRUÇÃO

Pode levar de três a quatro anos até ficar pronto.



O prazo é mais curto, com previsão de dois anos.



CAPACIDADE

É maior, podendo operar com até mil passageiros por viagem.



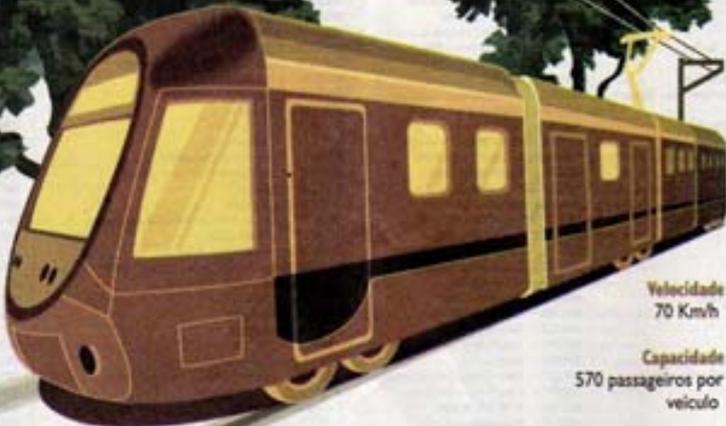
Os ônibus biarticulados comportam no máximo 320 pessoas.



Fonte: Correio Braziliense, 03/06/2007

O METRÔ LEVE

■ O que é
O nome oficial é Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), mas o GDF vai chamá-lo de metrô leve para simplificar. É uma espécie de bonde moderno, por causa do seu tamanho e maleabilidade (bom desempenho em curvas). Será movido a eletricidade.



Velocidade
70 Km/h

Capacidade
570 passageiros por veículo

Itinerário
Tempo de espera nas paradas de três a quatro minutos. De duas em duas quadras, haverá uma parada.

Custo
R\$ 600 milhões (só o primeiro trecho)

Preço
Será o mesmo valor do ônibus

Percurso
Segundo o projeto do governo, a linha 1 se chamará AEROPORTO/W3 e será composta por três trechos:

- AEROPORTO - TERMINAL DA ASA SUL
- TERMINAL DA ASA SUL - 502 NORTE
- 502 NORTE - TERMINAL DA ASA NORTE

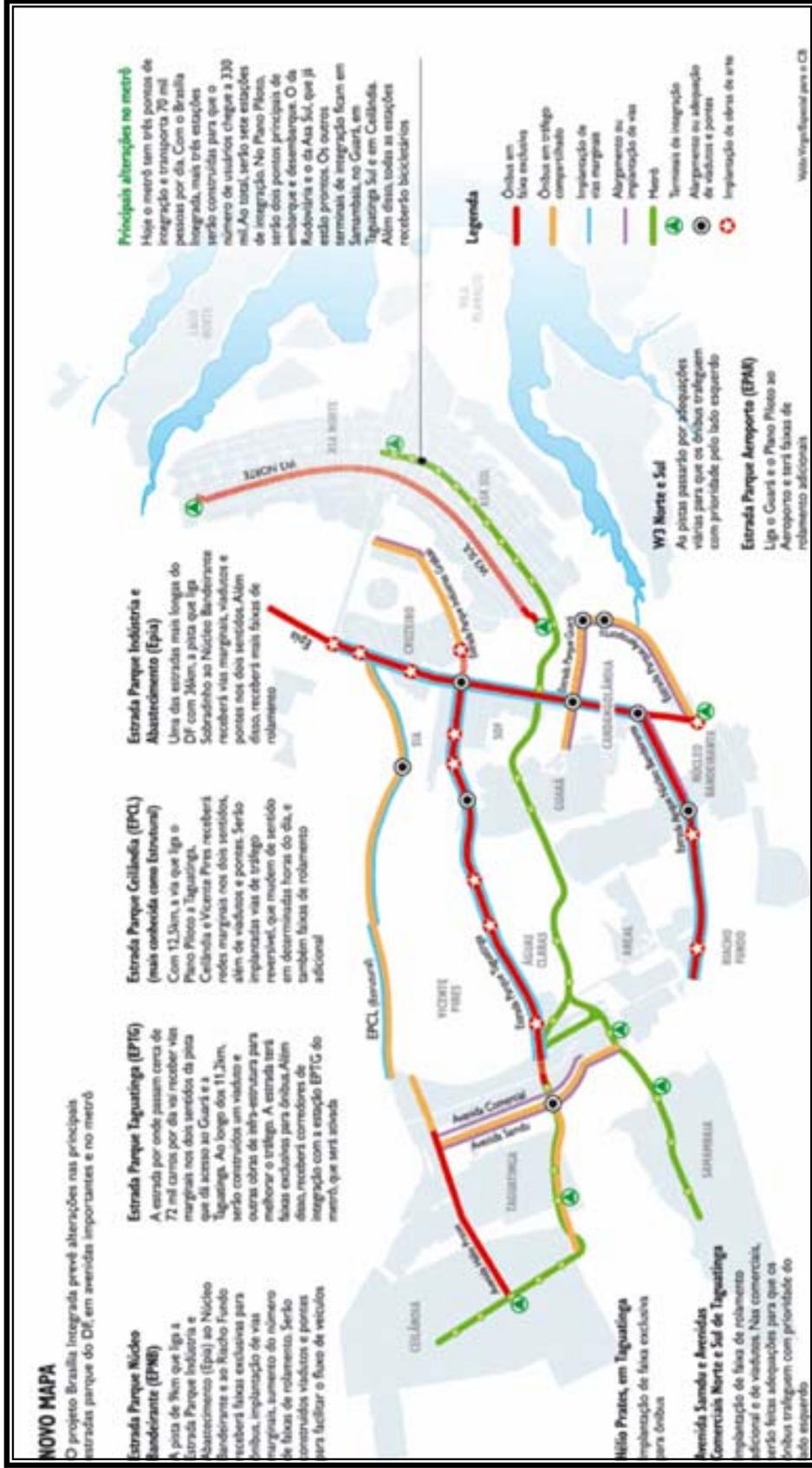
Zoológico
Aeroporto
116 Sul
Asa Sul
Brasília Shopping
Asa Norte
LAGO PARANÓIA
DF

O primeiro trecho a ser construído é o TERMINAL DA ASA SUL - 502 NORTE. O governo pretende entregá-lo em 2010.

Valdo Virgo/Especial para o CB

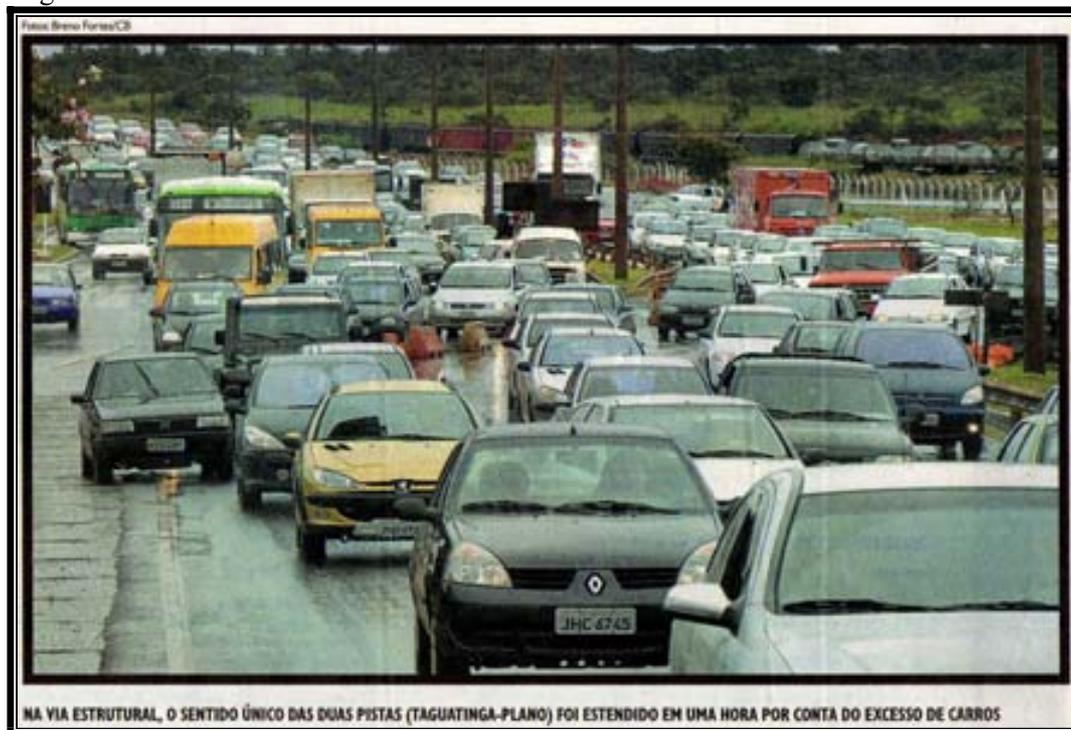
Fonte: Correio Braziliense, 21/02/2008

Proposta apresentada pelo GDF para o Programa Brasília Integrada:

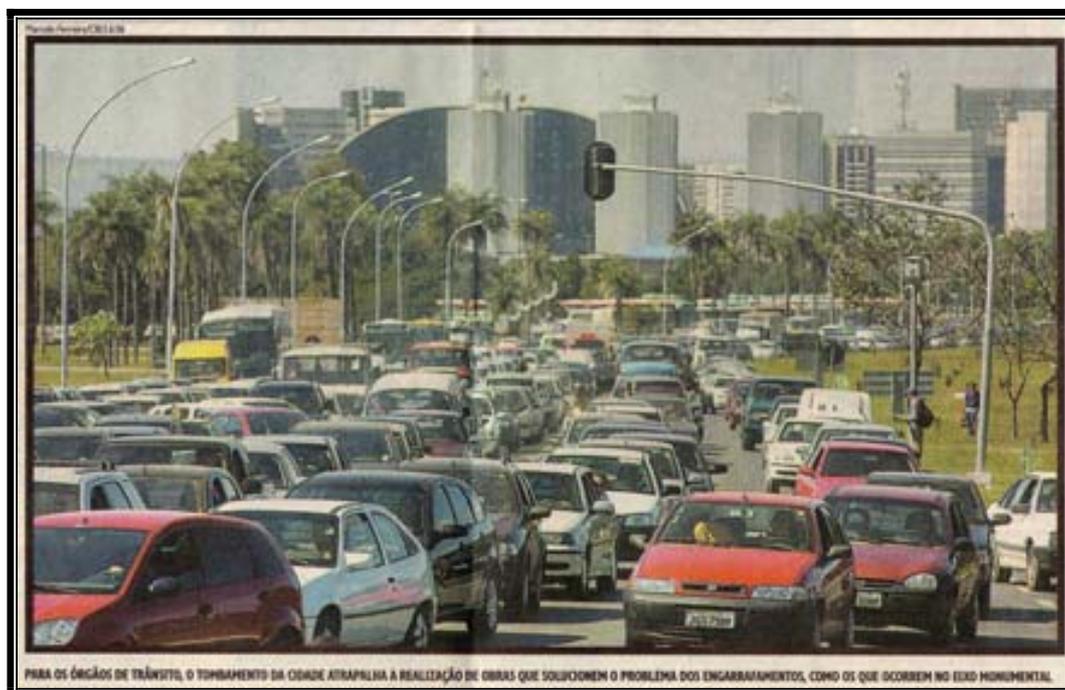


Fonte: Correio Braziliense, 13/05/2007

Engarrafamentos no Distrito Federal



Fonte: Correio Braziliense, 05/04/2008



Fonte: Correio Braziliense, 03/07/2007

As fotos A e B ilustram o comportamento dos estudantes e professores que freqüentam a Faculdade de Tecnologia da UnB e que, alguns dos quais posteriormente trabalharão no planejamento e construção de edifícios. Na foto A, vê-se três carros estacionados irregularmente (um sobre a calçada e dois sobre a grama) e, ao fundo, a poucos metros, um estacionamento vazio.

Foto A – Faculdade de Tecnologia da UnB



Foto: Diego L. Carvalho

Foto B - Faculdade de Tecnologia da UnB



Foto: Diego L. Carvalho

As fotos C e D, ambas tiradas na UnB, retratam uma situação cotidiana no *campus* Darcy Ribeiro: carros ignoram a rampa que facilitaria o caminho a ser percorrido pelos deficientes físicos que frequentam a universidade.

Foto C – Carro estacionado bloqueando a rampa para deficientes físicos/UnB



Foto: Diego L. Carvalho

Foto D – Carro estacionado bloqueando a rampa para deficientes físicos/UnB



Foto: Diego L. Carvalho

Mais um exemplo da Universidade de Brasília: as fotos E e F são do estacionamento da Ala Norte do Instituto Central de Ciências – ICC e foram tiradas no mesmo horário, na primeira vê-se que sobram vagas; na segunda, vários carros estacionados irregularmente, alguns para ficarem na sombra, outros apenas para que o motorista precisasse andar uma distância menor até o prédio.

Foto E – Vagas de sobra no estacionamento do ICC Norte...



Foto: Diego L. Carvalho

Foto F – e muitos carros estacionados em local impróprio



Foto: Diego L. Carvalho

No último exemplo da UnB, um caso *sui generis* na cidade: o prédio Multiuso II foi construído sem estacionamento próprio, provavelmente por estar já muito próximo do amplo estacionamento da Ala Sul do ICC; entretanto, a principal peculiaridade é que, sem ter tido maiores preocupações com os carros (há apenas um pequeno recuo da pista, informalmente transformado em estacionamento), lembrou-se de colocar um bicicletário.

Foto G – Bicicletário no prédio Multiuso II/UnB...



Foto: Diego L. Carvalho

Foto H – prédio para o qual não foi construído estacionamento próprio



Foto: Diego L. Carvalho

A foto I mostra mais um estacionamento improvisado da cidade, na 310 Norte. A área verde foi suprimida para dar lugar aos carros. Na foto há uma escada, continuação de uma calçada, que estranhamente termina no estacionamento irregular, sem calçamento algum.

Foto I – Estacionamento improvisado na 310 Norte



Foto: Diego L. Carvalho

Na foto J, carros estacionados em frente a placas de “proibido estacionar”, o que não é estranho em Brasília. Mas o que demonstra claramente a cultura do automóvel brasiliense é que são carros de cidadãos que foram praticar exercícios no parque Olhos d’Água, na Asa Norte; nem quando seria útil para o indivíduo uma leve caminhada, que serviria como aquecimento para o exercício, ele se dispõe a fazê-lo. Além disso, estaciona em local proibido.

Foto J – até mesmo para praticar exercícios o brasiliense vai de carro



Foto: Diego L. Carvalho